

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

Rôle et Initiatives de la Compagnie P.-L.-M.
dans la
Mise en valeur des Productions Agricoles
& Industrielles de la Vallée du Rhône

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 11 Mars 1931

PAR

L. FLANDIN

PRÉSIDENT : M. TRUCHY, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. DESCHAMPS, Professeur.

M. MAUNIER, Professeur.



PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & Cie

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1931

A la mémoire de mon Père.

A ma Mère.

A ma Famille.

A mes Amis.

Rôle et Initiatives de la Compagnie P.-L.-M.
dans la
Mise en valeur des Productions Agricoles
& Industrielles de la Vallée du Rhône

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 11 Mars 1931

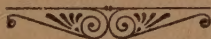
PAR

L. FLANDIN

PRÉSIDENT : M. TRUCHY, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. DESCHAMPS, Professeur.

M. MAUNIER, Professeur.



PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & Cie

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1931

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

L'étude que nous abordons ne paraîtra pas déplacée dans cette période de l'après-guerre où l'on entend poursuivre une politique de prospérité et d'équipement national. Une telle politique est bien propre à donner une impulsion nouvelle au régionalisme économique, c'est-à-dire à l'ensemble des théories et des actions méthodiques qui tendent à la mise en valeur économique intégrale, à l'exploitation maxima des richesses de tout ordre d'une région. Chaque région a son individualité dans le grand être national. Chaque région a une vie agricole et une vie industrielle propre, en quelque sorte personnelle : celle-ci est conditionnée par sa géographie et par son histoire. C'est la collaboration des vies régionales qui constitue la vie nationale. Outiller un pays pour le lancer sur la voie de la prospérité implique une adaptation des efforts et des programmes à la nature et aux besoins particuliers de chacune des régions composant ce pays.

Il n'est pas douteux que les chemins de fer, l'une des pièces maîtresses de l'économie régionale et de

l'économie nationale, ont à pratiquer l'adaptation dont s'agit. La diversité des régions qu'ils desservent a pour conséquence de procurer à leurs services des orientations diverses.

Toutes les productions sont solidaires de l'industrie ferroviaire. Celle-ci est solidaire de celles-là. La région vit du chemin de fer ; le chemin de fer vit de la région : il a donc le plus grand intérêt à promouvoir et à multiplier les productions régionales. Et, comme une compagnie ferroviaire est une puissance, pour susciter la richesse et la circulation qui en découle, elle ne se contentera pas de transporter aux meilleures conditions possibles, elle prendra des initiatives dépassant son rôle primitif et principal de transporteur.

Il apparaît dès lors combien il importe aux réseaux d'avoir à leur tête des dirigeants avertis, éveillés et actifs. On sait que la convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre 1921, a établi une organisation commune pour assurer la coordination des différentes exploitations en concordance avec les intérêts généraux de la nation. Dans les organes de coordination des réseaux, comme dans les organes directeurs de chaque réseau, les personnalités non seulement compétentes, mais également réalisatrices, ne sont jamais de trop, lorsqu'il s'agit d'envisager l'œuvre nécessaire du développement des activités régionales en fonction du progrès de la nation.

A cette œuvre, tous les grands réseaux de chemins de fer français ont pris leur part. Chacun d'eux pourrait être, à cet égard l'objet d'une monographie. C'est à la Compagnie P.-L.-M. que notre travail est consacré.

Après quelques indispensables considérations générales destinées à préciser le rôle possible d'un réseau ferroviaire dans la mise en valeur économique d'une région, nous décrirons le champ ouvert à l'action du P.-L.-M. dans la vallée du Rhône. Ce que fut cette action, dans le domaine agricole et dans le domaine des productions industrielles : ce qu'elle promet d'être dans l'avenir, les chapitres suivants l'exposeront. Et nous nous en voudrions d'oublier la participation du P.-L.-M. à l'aménagement projeté du Rhône, qui sera une source inévitable d'expansion, à la fois agricole et industrielle, de la région considérée.

CHAPITRE PREMIER

Rôle possible d'un grand réseau de chemin de fer dans la mise en valeur économique d'une région.

Ce rôle serait bien incomplètement déterminé si l'on ne considérait que l'accomplissement par le réseau de ses services de transport. Les moyens de transport en général, les transports ferroviaires en particulier, conditionnent la vie agricole et industrielle. Ils répondent plus ou moins exactement aux besoins d'une époque et d'un pays donnés.

Mais les Compagnies de chemins de fer sont devenues des organismes si puissants que leur action dans l'économie nationale s'est singulièrement élargie. Leur intérêt même leur a commandé de sortir de leur fonction de transporteur et de participer, par des activités nouvelles, à la mise en valeur agricole et industrielle des régions desservies, à l'aménagement de celles-ci en vue d'une plus grande production. Car une production accrue aboutit à une augmentation des mouvements de circulation et du trafic ferroviaire. De ce point de vue, il y a coïncidence des intérêts des

réseaux, de ceux de la région et de ceux du pays tout entier.

Envisageons donc : 1° l'activité propre aux fonctions de transporteur ; 2° l'activité étrangère à ces fonctions.

SECTION PREMIERE

ACTIVITÉ PROPRE AUX FONCTIONS DE TRANSPORTEUR.

Le besoin de circulation des choses et des personnes auquel pourvoit le transporteur, s'est beaucoup accru à l'époque contemporaine. Un simple regard jeté sur l'évolution de l'agriculture et de l'industrie fait apparaître avec évidence cet accroissement.

Même dans les régions où les méthodes de culture se sont peu industrialisées, la circulation des produits du sol et la circulation des éléments nécessaires à la production sont devenues beaucoup plus intenses. Grains, fourrages, légumes, fruits et récoltes de toutes sortes se vendent dans un rayon considérablement plus étendu qu'autrefois. Aucun cultivateur ne saurait plus se contenter, pour fumer ses terres, des engrais sortant de ses écuries et de ses étables. S'il ne se résigne pas à une lamentable infériorité, il lui faut des engrais chimiques qui ne se trouvent pas sur place. Semences, outils, machines viennent souvent d'assez loin. Quant aux habitants des campagnes, ils ont pris le goût et l'habitude de se déplacer beaucoup plus facilement.

Des industries nouvelles sont nées. Des industries anciennes se sont développées. La multiplication et

l'élargissement des entreprises, leur concentration, ont grossi les courants de circulation — qu'on pense aux progrès des industries électriques, dûes à l'incessante extension des emplois de l'électricité ; qu'on pense aussi au progrès des industries hydro-électriques ! Ce ne sont là que des exemples typiques. Aux besoins accrus de circulation, les chemins de fer donnent-ils pleine satisfaction ? Ce que réclament les usagers, c'est la rapidité, la régularité, un matériel approprié aux diverses sortes de transports, le bon marché. Ces desiderata sont-ils parfaitement obéis dans l'état actuel de l'industrie ferroviaire ?

1° *Rapidité.*

De la rapidité, en tant qu'elle dépend de la vitesse de marche des trains, les usagers n'ont guère à se plaindre, en ce qui concerne l'expédition des marchandises, mais il est clair que les expéditeurs et les destinataires qui bénéficient de cette rapidité sont ceux-là seuls qui se trouvent dans le voisinage immédiat des centres de production où les trains prennent et déchargent les marchandises. Les autres, et ils sont nombreux, doivent assurer leur liaison avec la gare qui les dessert, soit par eux-mêmes, soit par un mode de transport qui soit en quelque manière le prolongement du rail. Est-ce eux qui doivent venir au chemin de fer ? Est-ce le chemin de fer qui doit venir à eux ?

Pour aller à eux, le chemin de fer ne peut songer à prolonger ses rails dans toutes les directions, de telle sorte que chaque commune de France ait sa gare à elle. Nous voyons alors se poser toutes les questions relatives aux transports par automobiles : devant les examiner au cours de ce travail, nous ne ferons ici que les indiquer. Il nous apparaît que le chemin de fer peut trouver, dans le transport automobile, dont il n'est pas sans redouter, avec quelque raison d'ailleurs, la concurrence, un précieux auxiliaire. Les grands réseaux se sont appliqués avec énergie et méthode, depuis quelques années, à la création et au développement des services de transport par automobiles desservant les régions qui avoisinent l'extrémité de leurs lignes. Mais c'est principalement, sinon presque exclusivement, le tourisme qu'ils ont cherché à organiser. Quelque intéressants que soient le tourisme et l'industrie hôtelière, ils ne sont pas tout. En ce qui concerne le transport des marchandises et le transport des voyageurs non touristes, des ruraux par exemple, il reste beaucoup à faire. La rapidité des transports dépend en bonne partie du développement des transports automobiles sur routes (1) assurant une prompte

(1) La circulation croissante des automobiles a montré l'insuffisance de nos routes et de nos chemins. établis pour la circulation hippomobile, mais non adaptés encore au régime auquel les soumet le flot des automobiles. De là le projet de loi déposé

relation entre l'expéditeur ou le destinataire éloignés d'une gare, d'une part, la gare de chargement ou de déchargement des marchandises, d'autre part. Il reste à savoir dans quelle mesure les chemins de fer doivent prendre part à l'organisation du service automobile réclamé par les besoins contemporains. Cette question comporte trois réponses : 1° le transporteur ferroviaire assumera seul et entièrement ce service ; 2° il laissera à des entreprises distinctes et concurrentes le soin de l'assurer ; 3° il unira ses efforts à ceux des entreprises de transport sur route et prendra des participations dans ces dernières. Ces trois formules de combinaison du rail et de la route, en ce qui concerne le transport des marchandises, sont, à l'heure actuelle, soigneusement étudiés par les réseaux.

2° Régularité.

La régularité n'est pas parfaite, mais elle n'est pas si défectueuse qu'on le dit parfois. Sur les trois millions de tonnes de marchandises transportées annuellement par les grands réseaux, il y en a quelques centaines seulement qui soient acheminées dans une fausse direction. Encore ces erreurs ne sont-elles pas

le 12 février 1930 sur le statut routier de France, par les Ministres de l'Intérieur, des Travaux publics et des Finances et tous les projets de réfection des routes en vue de l'adaptation dont il s'agit.

toutes imputables au chemin de fer, un grand nombre provenant d'indications inexactes ou incomplètes données par l'expéditeur, d'une négligence du destinataire, d'une faute commise par le préposé de l'un ou de l'autre.

Une cause fréquente d'irrégularité dans les transports est le retard dans la mise à disposition du matériel nécessaire aux expéditions. Une industrie quelconque peut avoir, à un moment donné, besoin d'un matériel plus important pour expédier une plus grande quantité de produits ou recevoir une plus grande quantité de matières premières. Mais c'est surtout l'agriculture qui a eu, trop souvent, à se plaindre de l'irrégularité dont s'agit. L'industrie agricole a une production avant tout saisonnière ; elle est à l'inverse de celle des autres industries, qui tend à se concentrer sans cesse davantage, extrêmement dispersée ; elle est très variable en importance, en quantité d'une année à l'autre — on pourrait dire qu'avec elle le chemin de fer ne sait jamais sur quoi compter (1). — Cependant, il appartient au transporteur ferroviaire, s'il veut remplir son rôle d'une manière adéquate aux besoins de sa clientèle, particulièrement de sa clientèle agricole,

(1) V. Le problème des transports par rail et par route tel que le voient les ruraux, exposé par M. Pavie à la séance du 5 mars 1930, de la Société d'Economie politique de Paris (compte rendu dans « l'Economiste Français » du 22 mars 1930).

de pousser les prévisions en cette matière aussi loin que possible, de telle sorte qu'il puisse répondre en toute circonstance à la demande de matériel.

3° *Matériel approprié aux besoins.*

Les besoins de la clientèle au point de vue du matériel sont de natures diverses. Les voyageurs prennent de plus en plus le goût du confort et du luxe. Wagons-salons, wagons-fumoirs, dinings-cars, sleepings-cars, trains Pulmann, tendent à leur donner l'impression qu'ils sont déjà dans les palaces vers lesquels ils se dirigent — leur attrait est une invitation au voyage. — S'il s'agit de marchandises, il faut pour les liquides des wagons-réservoirs, foudres, citernes; pour les denrées périssables, telles que viandes, produits de laiterie, fruits, légumes, fleurs, des wagons frigorifiques et spécialement aménagés. Tantôt un ou plusieurs de ces wagons suffisent. Tantôt des trains entiers de ceux-ci sont nécessaires. Ce matériel approprié doit être mis à la disposition des usagers en quantité suffisante, soit lors des affluences de voyageurs (par exemple au moment des départs pour les vacances ou des retours), soit lors des expéditions de marchandises en grandes masses (trains de marée, trains de primeurs, trains répondant aux besoins importants d'une industrie déterminée à un moment donné).

D'une manière générale, il faut rendre à nos réseaux cette justice, qu'ils accordent aux perfectionnements du matériel l'attention désirable. La seule critique raisonnablement possible est relative à l'insuffisance de quantité du matériel dans certains cas et à l'irrégularité dans les transports qui en résulte : nous l'avons notée il y a un instant et n'y reviendrons pas.

4° *Bon marché.*

La cherté des transports est un sujet de plainte continue (1). Il convient toutefois d'éviter l'exagération. Le prix des transports par chemin de fer n'a pas subi une augmentation égale à celle qui s'est fait sentir depuis la guerre sur les prix de nombreux autres services et produits. Dans les prix de revient, il ne compte d'ailleurs que pour une part relativement faible.

L'intérêt d'une réduction aussi grande que possible du prix des transports est certainement indéniable. Mais comment procéder à cette réduction ? Il importe que le budget des réseaux ne soit pas déficitaire ; il faut que la rémunération du transporteur ne soit pas une charge trop lourde pour les usagers ; des tarifs exagérés, maladroits, peuvent nuire non seulement à l'activité industrielle du pays, mais aussi aux chemins

(1) V. Notamment sur la question : Allix : le prix des transports et la vie économique d'un pays. 1919.

de fer, en provoquant une diminution du trafic. La solidarité de l'industrie ferroviaire et de toutes les productions nationales se manifeste ici encore. Le problème des tarifs est celui de la conciliation de tous les intérêts en jeu. La tarification doit assurer la vie du transporteur, nécessaire à la vie nationale elle-même, et, en même temps, elle doit être assez souple, offrir un caractère commercial assez accentué, pour ne pas gêner la production et même contribuer à son développement.

Un abaissement massif et brutal de tous les tarifs est une solution aussi impossible que simpliste. Alors que nos réseaux font effort pour équilibrer leurs budgets, il ne saurait être question d'introduire dans ces budgets le déficit que la masse des contribuables serait appelée à combler.

Les réseaux ont trouvé une heureuse formule de conciliation en mettant à la disposition de leur clientèle des moyens de payer moins cher, sans que les recettes des Compagnies en souffrent. Ils ont établi des tarifs dégressifs qui permettent à un produit de payer de moins en moins cher à mesure que s'allonge le trajet parcouru. Les recettes ne diminuent pas, puisque l'expérience a prouvé que l'avantage résultant de la dégression détermine un accroissement de trafic.

Un autre moyen d'obtenir un meilleur prix consiste dans une meilleure utilisation du tonnage des wagons.

Les réseaux ont établi des tarifs par wagons complets de 5, 10 et 20 tonnes, des tarifs par trains complets chargés et déchargés sur embranchements particuliers. Un autre moyen encore de réduction des prix est l'économie réalisée sur la manutention ; il existe des tarifs réduits pour le cas de chargement direct de voiture à wagon.

Ces avantages profitent aux industries qui expédient de grandes quantités de produits, ou des produits de très gros volume ou reçoivent de grandes quantités de matières premières. Profitent-ils également à l'agriculture ? On a observé que les agriculteurs n'en usent que dans une trop faible mesure. « Leur abstention s'explique aisément, a-t-on dit (1). N'importe quel agriculteur comprend fort bien, par exemple, que, par wagons ou par trains complets il lui en coûtera moins cher pour faire venir ses engrais d'Alsace ou ses semences de pommes de terre de Bretagne, pour expédier son vin de Narbonne à Lille. Mais ce dont il a besoin, c'est d'une tonne de potasse, de 400 kilogrammes de pommes de terre, et non point des 5, 10 ou 15 tonnes que peut contenir un wagon. Ce qu'il a à expédier, c'est quatre, cinq ou dix barriques de vin et non pas de quoi remplir un wagon-réservoir, à

(1) V. l'exposé précité de M. Pavie, à la Société d'Economie politique.

plus forte raison un train de wagons-réservoirs. Isolément, il ne peut guère bénéficier des avantages qui lui sont offerts par les chemins de fer. Uni à des voisins qui ont les mêmes besoins que lui, il tirera de ces avantages le maximum de profit ». Cette observation finale est très juste. La clientèle groupée des ruraux peut utiliser les services des transports mieux que ne le fait chacun individuellement. Aussi bien les syndicats agricoles ont-ils ici un rôle éminemment utile à jouer.

Ce qui domine aujourd'hui la question du prix des transports, c'est son aspect fiscal. La fiscalité, d'ailleurs, n'apparaît-elle pas un peu, ou beaucoup en toute matière ?

L'Etat prélève actuellement :

32 1/2 % sur le prix des billets de voyageurs,

65 % sur celui des places de luxe,

10 % sur le prix des transports des marchandises,
(5 % pour certaines marchandises de faible valeur).

Dans aucun pays des prélèvements aussi élevés ne sont effectués par l'Etat. Avant la guerre, le fisc français s'abstenait de tout prélèvement sur le transport de marchandises et ne percevait que 12 % sur les transports de voyageurs. La perception opérée par l'Etat sous la forme de cet impôt est de 2000 pour cent supérieure à celle de 1913. Les taux actuels n'ont été consentis en 1926, que pour sauver le franc. Dès lors

n'ont-ils pas perdu actuellement leur raison d'être ? Cet impôt grève lourdement les transactions en prélevant plus de deux milliards sur les encaissements des réseaux, soit 14 % de leurs recettes ; il est la cause de leur déficit et des majorations de tarifs auxquelles ils ont été, à plusieurs reprises, acculés. Rien n'est plus antiéconomique qu'une charge aussi pesante sur les transports ; il est absolument excessif que l'Etat tire un revenu de 40 %, au détriment des usagers, des capitaux investis par lui dans les grands réseaux.

Aussi toutes les Chambres de Commerce, tous les groupements du commerce, de l'industrie et de l'agriculture ne cessent de réclamer une réduction substantielle de l'impôt sur les transports.

Le 24 février 1928, M. André Tardieu, alors ministre des Travaux publics, a déclaré à la Chambre des Députés que le Président du Conseil, M. Poincaré, avait reconnu « qu'il y aurait lieu, dès le début de la prochaine législature, d'examiner un nouvel aménagement de l'impôt sur les transports » et il ajoutait que « cet impôt est tout à fait excessif ».

Il y a un an, la commission des travaux publics de la Chambre des Députés votait, à l'unanimité, un projet de résolution réclamant du gouvernement, dans les trois mois, une réduction de l'impôt sur les transports ramenant le taux de cet impôt au coefficient 9, coeffi-

cient de la majoration de l'ensemble des impôts par rapport à 1913.

Depuis lors, les seules réductions réalisées l'ont été sous la forme de mesures de détail dont la répercussion a été sans effet appréciable sur l'économie nationale.

C'est pourquoi il ne faut pas s'étonner que la campagne pour la réduction de l'impôt sur les transports se fasse plus active. Les journaux et revues qui représentent les milieux du commerce et de l'industrie, la *Journée industrielle*, *l'Usine*, la *Chronique des Transports* pour ne pas citer que ceux-là, deviennent plus pressants.

« Faut-il rappeler, dit notamment la *Chronique des Transports* (1) que l'exercice 1929 laisse pour l'ensemble des réseaux un excédent d'exploitation de 300 millions, insuffisants même en y joignant le reliquat de l'exercice antérieur, pour couvrir les 500 millions représentant les annuités des emprunts émis en couverture des insuffisances des exercices 1921 à 1925? Tout compte fait, l'exercice se soldera par un déficit de près de 100 millions, et ceci, bien que le trafic ait suivi une marche généralement favorable et que les recettes des réseaux aient accusé une progression de 4,85 %. Pour 1930, l'augmentation des dépenses de personnel, entraînée par les mesures prises pour mainte-

(1) *Chronique des Transports*, juin 1930.

nir l'harmonie entre les traitements des agents des réseaux et ceux des fonctionnaires ainsi que par l'amélioration des services médicaux nécessitée par la loi sur les assurances sociales, est d'environ 900 millions. Si l'on y joint le service des obligations émises en cours d'exercice, et l'augmentation du prix des matières, c'est à environ 1.300 millions de dépenses supplémentaires que l'on arrive, à quoi viendront se joindre, en fin d'exercice, les 500 millions d'annuités dûs à l'Etat par le fonds commun des réseaux. Le déficit étant inévitable, l'intérêt même des usagers n'est-il pas qu'on le comble sans tarder, puisque la convention de 1921 fait une obligation de rembourser le déficit d'un exercice au plus tard dans les deux ans et que l'augmentation du trafic est notoirement insuffisante pour empêcher le déficit en formation et rembourser le déficit acquis. Il n'est qu'un moyen d'équilibrer les dépenses des réseaux par les recettes : il faut réduire considérablement l'impôt sur les transports et affecter la réduction aux recettes d'exploitation des Compagnies ». La même solution est indiquée par la *Journée industrielle*.

Dans le *Capital* (1) M. Charlot, député de la Côte-d'Or, Vice-Président de la commission des Travaux Publics, envisage exclusivement le dégrèvement des

(1) Juillet 1930.

billets de voyageurs : dégrèvement de 8 à 900 millions de francs qui viendrait décharger toutes les bourses. Mais en regard, ajoute-t-il, il faut un contrôle des travaux neufs et autres des compagnies, avec réduction des charges du capital investi. De leur côté, les groupements les plus autorisés de la production nationale multiplient leurs doléances et leurs manifestations.

Récemment les bureaux de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce ont adressé au Président du Conseil une lettre lui faisant part de l'approbation que le projet du gouvernement sur l'outillage national semble devoir recueillir au sein de leurs assemblées respectives.

Or, il est dit, à la fin de cette lettre, que ce qui importe avant tout au rétablissement si désirable de la prospérité des transports ferroviaires, relève moins de l'outillage national que du budget et que cette prospérité est inutilement liée à la suppression, ou, tout au moins, à la diminution de l'impôt sur les transports. Telle est la pensée qui anime tous les milieux industriels et commerçants. Ainsi *l'Union des Intérêts économiques*, considérant que les promesses faites aux usagers depuis 1928 n'ont pas encore été tenues, vient d'émettre le vœu « que les taux de l'impôt sur les transports soient ramenés au plus tôt, en première étape, à 12 %, comme avant la guerre pour les voyageurs à 5 % pour les marchandises actuellement sou-

prises à l'impôt de 10 % et que l'impôt cesse d'être perçu sur les marchandises de faible valeur ».

Toute cette campagne n'est pas sans émouvoir le Parlement et le Gouvernement et dans son discours de Dijon, M. Tardieu, président du Conseil, a fait entrevoir la possibilité prochaine de l'allègement légitime de l'impôt qui frappe les transports.

SECTION DEUXIEME

ACTIVITÉ ÉTRANGÈRE AUX FONCTIONS PROPREMENT DITES DE TRANSPORTEUR.

Les Compagnies de Chemin de fer peuvent aller plus loin que la satisfaction correcte, normale et même entière des besoins, divers et croissants de circulation. Lorsqu'elles sortent de leur rôle strict de transporteur, elles s'en éloignent plus ou moins. Il est possible qu'elles se livrent à des entreprises annexes de leur entreprise de transport. Mais il arrive aussi qu'elles prennent des initiatives n'ayant aucun rapport avec le transport lui-même.

Tout d'abord le malaise financier des réseaux les incite à créer des entreprises annexes du transport ferroviaire ou à participer à ces dernières. Pour équilibrer leur budget, ils cherchent ainsi des ressources supplémentaires. C'est dans cette préoccupation financière que nombre d'esprits, à l'heure actuelle, envisagent une extension du rôle économique des voies ferrées (1). Celles-ci feraient désormais passer les questions économiques avant les questions techniques et ne

(1) André Thiers : En présence des problèmes nouveaux 1927.

se considérant plus comme liées par le principe de la spécialité des personnes publiques (en vertu duquel on prétendait dénier à la Compagnie d'Orléans le droit d'exploiter l'hôtel du Palais d'Orsay) chercheraient dans des entreprises annexes un supplément de recettes leur permettant de combler les déficits du transport proprement dit. Une décision du Conseil d'Etat du 29 avril 1927 a implicitement reconnu aux Compagnies le droit de se livrer à des affaires qui se rattachent à l'exercice de la profession d'entrepreneur de transport. Sur le réseau de l'Etat, un arrêté du 14 novembre 1925, signé de M. de Monzie, alors ministre des Travaux publics, a affecté les primes de gestion allouées au réseau, à la constitution d'un fonds de réserve sur lequel seraient prélevées des participations à des Sociétés présentant un intérêt pour l'exploitation du réseau. Le réseau d'Etat est ainsi devenu actionnaire d'une société de Docks frigorifiques et a constitué une filiale ayant pour objet l'exploitation des wagons frigorifiques. Plusieurs compagnies sont entrées dans cette voie du développement de leur rôle économique : le P.-L.-M., le Midi et l'Orléans pour les exploitations touristiques par exemple.

L'électrification des réseaux peut aussi conduire à des recettes nouvelles provenant de la vente des excédents d'énergie ou d'un péage pour l'usage de ses lignes de transport.

Tout ce qui tend à faciliter par un moyen quelconque le départ et l'embarquement des personnes et des choses, leur arrivée au point de destination, rentre dans la fonction largement conçue du transporteur. Rapprocher la distance entre les expéditeurs et les destinataires, les vendeurs et les acheteurs même éventuels, par des installations, ne se rapportant pas aux actes précis du transport, peut se rattacher à cette fonction.

Aux Etats-Unis, le Pennsylvania a créé des gares-marchés très commodément et confortablement aménagées. L'heure ne semble pas proche où les réseaux de chemins de fer français pourront être capables d'une semblable réalisation. Mais les associations agricoles ont la possibilité d'aborder cette tâche d'organisation ; si elles s'y décidaient, il est permis de penser qu'elles trouveraient auprès des réseaux, sur ce point comme sur beaucoup d'autres, une précieuse collaboration.

Si nombreux, d'ailleurs, qu'on suppose les établissements, dans les centres de production, de hangars, de silos, de magasins, d'entrepôts, de caves, de frigorifiques, il faut prévoir néanmoins qu'il n'y aura jamais qu'une minorité de producteurs à se trouver dans leur voisinage immédiat. Quant aux autres, ceux qui sont desservis par les petites stations de chemin de fer, elles-mêmes souvent éloignées de l'entreprise,

ils ne sauraient profiter des avantages offerts par les gares-marchés que s'ils sont directement et facilement reliés à ces gares. C'est alors qu'interviennent encore les transports automobiles sur routes. Lorsqu'on fait l'anatomie de l'appareil circulatoire d'un pays, on peut comparer le rail au système artériel et l'automobile au système sous-artériel. Celui-ci est annexe de celui-là et le transporteur ferroviaire est conduit à en assurer le fonctionnement.

C'est en conséquence de l'extension de leur rôle économique que les compagnies de chemin de fer ont été amenées à signaler par la voie d'une habile publicité leurs innovations les plus intéressantes. On les a vues déjà, depuis longtemps, participer à la publicité touristique ou économique générale en vantant les beautés ou les ressources des régions qu'elles desservent ; les affiches éditées pour cet objet sont placées sur des tableaux spéciaux dans les gares, dans les agences d'information du réseau, dans les locaux des syndicats d'initiative, sur les voitures de livraison des compagnies, etc. Les Compagnies ont fait autre chose. Des vitrines, sur les grandes avenues passantes, n'exposent plus seulement des paysages ou des places, mais aussi des photographies du matériel des grands trains de luxe ou de riches autocars, des itinéraires de circuits touristiques tracés judicieusement par un tube que parcourt un liquide coloré le jour, lumineux le soir.

On vend du voyage, comme une marchandise, à coup de publicité. Aujourd'hui on lance un train nouveau, ainsi qu'un produit nouveau. La façade de la gare du Nord, à Paris, est pourvue, depuis quelque temps déjà, d'une curieuse publicité limineuse.

On a discuté l'opportunité de la publicité à laquelle se livrent les chemins de fer. Certains l'ont approuvée : mais d'autres l'ont déclarée inopérante et ont considéré que les dépenses qu'elle entraîne augmentent sans contrepartie les déficits d'exploitation qu'il faut ensuite combler par des augmentations de tarifs. Les grands réseaux français, a-t-on dit (1), n'ont pas de concurrents et quiconque a besoin ou désire se rendre dans une ville est bien obligé de s'adresser au réseau qui la dessert. La publicité de ce réseau ne sera pour rien dans la décision du voyageur. En matière touristique, le résultat est le même : la publicité d'un réseau pourra lui amener des clients, mais ils seront enlevés à l'un des autres réseaux ; or, il y a un fonds commun.

Un débat est ainsi né, que la *Journée Industrielle* vient de porter devant l'ensemble de ses lecteurs en lui posant la question suivante : « Les Compagnies françaises de chemins de fer doivent-elles faire de la

(1) Société française de poteaux en bois pour lignes télégraphiques, téléphoniques et de transports de force, lettre adressée à la *Journée Industrielle* et publiée par cette dernière dans son numéro du 22 juin 1930.

publicité ? » Sans entrer dans l'examen de cette question, assez complexe d'ailleurs, nous ferons ici une observation. Il est évident que l'entreprise de publicité se trouve en connexité avec l'entreprise de transport ; c'est pour vendre plus de voyages et de transports que les réseaux font de la réclame ; une maison de commerce n'agit pas autrement pour augmenter les débouchés de ses articles ; il s'agit toujours d'opérations accessoires de la profession principale. Il est vrai qu'en invitant au voyage par la réclame faite autour des beautés naturelles et des diverses ressources régionales, les compagnies coopèrent à la même œuvre que celle de Syndicats d'initiative et ne font pas acte de transport. Mais cette réclame étant une offre de transport, appartient au rôle de transporteur. Ici encore nous sommes dans le domaine des activités annexes du transport.

Mais nous avons dit que les réseaux prennent aussi des initiatives n'ayant aucun rapport, ni direct, ni indirect, avec le transport lui-même. Se livrer à l'étude agronomique d'une région, poursuivre un plan rationnel de mise en valeur agricole maxima de cette région, diffuser les méthodes culturales perfectionnées, se faire en quelque sorte professeur d'agriculture, et même simplement agriculteur, intervenir matériellement dans les productions agricoles non seulement par la distribution gratuite de plantes ou d'instru-

ments, mais aussi par l'établissement de cultures nouvelles (nous verrons, par exemple, que le P.-L.-M. a organisé des pépinières), par la création ou la subvention de toutes sortes d'organismes utiles à l'agriculture, par la lutte contre la maladie des végétaux, etc., n'est-ce pas assumer un rôle entièrement différent de celui du transporteur ? Prendre part à l'aménagement industriel d'une région, n'est-ce pas se charger d'un rôle également différent au même point de vue ? Il faut éviter ici toute confusion. L'entreprise de transport ferroviaire est une pièce maîtresse de l'aménagement dont s'agit. Le chemin de fer conditionne l'usine. Le transport par le chemin de fer assure la vie de l'usine, comme le sang la vie d'un animal. Mais, si une compagnie de chemin de fer crée ou subventionne un établissement industriel ayant un objet tout autre que le transport, si elle s'occupe de la construction et de l'exploitation d'un outillage régional et national tendant à d'autres fins que le transport, si elle engendre et entretient la vie industrielle par un moyen quelconque étranger au transport, elle excède sa fonction de transporteur, ce qui ne veut nullement dire qu'elle prenne des initiatives illégitimes ou inutiles.

D'ordre agricole ou d'ordre industriel, ces initiatives pourraient être le fait de toute personne suffisamment autorisée, matériellement et moralement

capable de les prendre : individu ou société, personne publique ou personne privée. Le réseau possède des moyens d'action et de propagande qui peuvent faire défaut à ces personnes. Aucun intérêt matériel souvent ne pousse celles-ci à l'initiative ; au contraire, le réseau calcule que la mise en valeur des régions qu'il dessert se traduira par un accroissement de son trafic. Il n'est pas rare, d'ailleurs, qu'une opportune collaboration s'établisse entre la compagnie de chemin de fer et une personnalité qualifiée, une association, un organe administratif, en vue de mesures propres à développer les productions agricoles ou industrielles. S'agit-il, par exemple, d'augmenter les surfaces cultivées dans une région donnée, d'intensifier les rendements par l'application de meilleures méthodes culturales, de développer la culture de telle catégorie de plantes, la Compagnie de chemin de fer agira de concert avec des personnes ou des groupes pourvus de connaissances techniques, et représentant les intérêts de l'agriculteur. S'agit-il de l'aménagement industriel de la région, la Compagnie travaillera en communauté avec les individualités ou les groupements intéressés à cet aménagement.

Une dernière observation. Il importe peu que la discrimination puisse être quelquefois difficile entre l'activité propre et l'activité étrangère aux fonctions de transporteur. L'essentiel est que la distinction des

deux activités soit posée en principe et dans ses lignes générales, car elle montre l'influence croissante des Compagnies de chemin de fer sur la vie de la région et de la nation. Quelle que soit sa nature d'ailleurs, l'action des Compagnies a toujours le même et double but : l'accroissement des productions du pays, l'accroissement du trafic.

CHAPITRE II

Champ d'action de la Compagnie P.-L.-M.

La Vallée du Rhône.

La Vallée du Rhône est l'une des plus importantes régions desservies par le P.-L.-M. en même temps qu'une des régions les plus pittoresques et les plus productives de la France.

Après avoir traversé les cluses profondes du Jura et longé les terrasses des Dombes, après avoir recueilli au passage, à droite l'Ain, à gauche les émissaires du lac du Bourget et du lac d'Annecy (canal de Savières et Fier), le Rhône reçoit la Saône. Empêché par la muraille orientale du Massif Central de prendre une direction autre que celle de son grand affluent, le Rhône tourne au sud et coule au pied de cette muraille jusqu'à Valence et Montélimar, ne laissant sur sa rive droite qu'une étroite lisière, mais s'écartant davantage des Alpes et arrosant sur sa rive gauche un pays plus varié où de larges plaines succèdent aux défilés. Il reçoit alors en amont de Vienne, le Gier, puis, successivement, à droite, la Cance et le Doux, à gauche, l'Isère et la Drôme. Leur origine même donne à ces

rivières un caractère bien différent. Les rivières alpestres (l'Isère qui, du Mont-Iseran par la Tarentaise, le Grésivaudan et la dépression du Royannais, déroule son cours sinueux et rapide, recueillant par l'Arc les eaux de la Vanoise, par le Drac grossi de la Romanche, celles de l'Oisans, est la plus importante) sont grossies par la fonte des neiges et se gonflent au printemps et surtout en été. Mais les torrents du Massif Central sont uniquement influencés par les pluies d'automne et d'hiver : (tels l'Erieux et plus bas l'Ardèche aux crues dangereuses). C'est pourquoi le Rhône est un fleuve toujours abondant et rapide (la pente est de 0,77 pour 1000 entre le Rhône et l'Ardèche) et dont l'utilisation pour la navigation est difficile. Malgré les efforts faits pour la ranimer, malgré la construction de digues en épis, le tonnage transporté sur le Rhône à la veille de la guerre n'était que de 400.000 tonnes. Cette constatation est propre à mettre en relief l'un des aspects de l'importante question de l'aménagement du Rhône, que nous examinerons au cours de notre étude.

Pour nous en tenir maintenant à la simple esquisse géographique, fixons un moment notre attention sur le confluent du Rhône et de la Saône, l'un des points géographiquement capitaux du globe. Il se trouve, en effet, à l'extrémité nord de ce couloir rhodanien, grande voie de communication internationale et au

point où commencent les larges plaines découvertes du centre et du nord-ouest de la France, c'est-à-dire au point de jonction de deux régions caractérisées par les régimes si différents de la Saône et du Rhône.

Comme l'a dit exactement Vidal de la Blache, Lyon est une cité européenne dont la position, aux abords de l'avant-pays alpin, a fait le point de convergence des routes qui traversent les Alpes : « Soit qu'on gagnât le Petit Saint-Bernard ou le mont Genis, soit même qu'on s'acheminât vers le mont Genève, elle était sur la route : par Hoste, Bourgoin ou Crémieu, par Vizille, Grenoble et Moirans, les voies romaines si longtemps suivies convergeaient vers Lyon ».

L'agglomération lyonnaise est surtout, aujourd'hui, un grand centre industriel.

L'industrie maîtresse est celle de la soie, qui, établie à Lyon depuis le ^{xv}^e siècle, ne cesse de prospérer aux époques suivantes, occupe déjà au ^{xviii}^e siècle des milliers d'ouvriers, et, le développement du machinisme collaborant avec les traditions anciennes et le bon goût des canuts lyonnais, prend au ^{xix}^e siècle un essor plus accentué encore. Recueillant la plus grande partie de la soie brute produite dans la vallée du Rhône, le midi méditerranéen, les contreforts languedociens du Massif Central, achetant aussi en Chine et au Japon d'énormes quantités, Lyon est devenu le centre le plus important du monde pour la fabrication des soieries.

Autour des grands établissements vivent de nombreux petits ateliers. Dans toute l'agglomération lyonnaise, spécialement chez les canuts de la Croix-Rousse, la société des Forces Motrices du Rhône distribue du courant à des métiers à tisser. Et cette industrie familiale se remarque presque dans toute la vallée du Rhône (1).

Autour de la soierie gravitent d'autres industries. Les unes en sont des succédanés. D'autres sont autonomes ; les principales sont la fabrication de l'acide sulfurique et des divers produits chimiques, celle des produits photographiques, celle des colles animales, et, depuis la guerre, la construction métallique et la métallurgie. Les villes de la périphérie lyonnaise : Oullins, Villeurbanne, Givors, sont également de grands centres textiles.

Au sortir de la plaine lyonnaise, le Rhône traverse des défilés, parvient à Vienne, centre drapier important.

Après une série de plaines étroites et de défilés, à

(1) Nicolas : L'Industrie de la soie dans la région lyonnaise, 1921. Pelosse : Le tissage des soieries dans la Vallée du Rhône (Mouvement économique et social, 1901).

Le nombre des métiers à tisser est encore plus élevé dans la région de Saint-Etienne, que dans celle de Lyon. Voir la comparaison des deux régions au point de vue technique. Guitton : L'Industrie des rubans de soie en France, 1928.

gauche desquels s'étendent les pauvres plateaux semencés de cultures maigres, plantés de noyers du bas Dauphiné (plateau de Chambaran, terres froides, de Crémieu) s'ouvre à Tain-Tournon la plaine de Valence, rectangle d'une trentaine de kilomètres, large de moitié et qui se termine au confluent de la Drôme. Resserrée entre les escarpements calcaires du Vercors et la muraille siliceuse et calcaire aussi du Vivarais, la plaine de Valence est une dépression, une première fois comblée par les alluvions du Rhône, puis de nouveau creusée par le fleuve. D'où sa disposition en terrasses étagées, s'élevant au-dessus du lit du Rhône. La terrasse de Valence est la plus vaste et la plus importante. Les pluies abondantes et l'irrigation (canal de la Bourne) rendent fertiles ses alluvions : l'élevage, la grande culture, les cultures fruitières y sont pratiquées et, plus au sud, les plantations de mûriers. Les villages s'alignent au pied des terrasses. Valence est, du reste, une ville industrielle importante surtout par ses tanneries, ses mégisseries, ses filatures ou moulinages de soie, ses usines de pâtes alimentaires, de cartoucherie, de fabrication de meubles et au point de vue tant agricole qu'industriel son centre de sélection de graines de semences. A quelques kilomètres de Valence se trouve Romans qui mérite une mention à raison de ses nombreuses fabriques de chaussures et de chapeaux.

La Vallée du Rhône au travail sollicite notre attention par trois traits principaux :

- 1° Les cultures fruitières et légumières ;
- 2° la sériciculture et l'industrie de la soie ;
- 3° les industries hydro-électriques.

L'accroissement de la production fruitière et légumière des régions desservies par le P.-L.-M., qui est continu depuis dix ans, est dû à l'augmentation des surfaces cultivées et à l'amélioration des rendements. Il en résulte que la consommation française ne constitue plus à elle seule un débouché suffisant. Les primeuristes français se trouvent dans l'obligation de se tourner de plus en plus vers l'exportation. Or, sur les marchés étrangers, nos productions ont à faire face à une concurrence habilement conduite et sans cesse plus acharnée des producteurs italiens, espagnols, belges et hollandais. Pour que nous reprenions notre ancienne place en ce domaine, il faut que tous les facteurs de la réussite soient améliorés : la qualité de la production, la présentation des produits et leur emballage, la propagande et la publicité sur les marchés étrangers (1).

Parmi les cultures de la Vallée du Rhône se détachent les plantations de mûriers. Malheureusement

(1) V. Revue d'Economie politique 1930, pages 45 et suivantes et page 613.

l'industrie séricicole est loin de donner les mêmes satisfactions que les productions fruitières et légumières. Il faut nous arrêter à cette question si importante au point de vue régional de la sériciculture et de l'industrie de la soie.

L'art de la soie apparut en Extrême-Orient chez des peuplades primitives de la Chine, et, de là, il gagna l'Occident par étapes. Une tradition rapporte qu'il a été d'abord connu à Byzance, sous Justinien, où des moines auraient apporté des œufs de ver à soie dans leurs bâtons creux, puis en Sicile dès le douzième siècle. L'Italie fut le premier pays d'Europe à fabriquer de belles étoffes soyeuses. La France reçut l'impulsion de l'Italie. Que le tissage ait été apporté chez nous par des Lucquois, ou qu'il s'y soit introduit à l'occasion du long séjour des Papes d'Avignon, il est certain qu'on connaissait des tisseurs dès le xiv^e siècle dans la Vallée du Rhône. Remontant le Rhône, ces artisans devaient être attirés vers le centre important que formait déjà Lyon, la ville des martyrs ; ils étaient appelés à lui fabriquer les ornements d'or nécessaires au culte de son diocèse et aux réceptions fréquentes des rois et des princes de passage. L'industrie nouvelle était encore éparse, embryonnaire. Louis XI créa une manufacture à Lyon en 1466, puis après son transport à Tours et son échec, François I^{er} tenta de nouveau l'essai en 1536. La sériciculture avait déjà fait

ses preuves dans la Vallée du Rhône où le mûrier s'acclimatait. Le développement de l'industrie était amorcé (1). On sait quelle fut sa prospérité dans les siècles suivants.

Si l'on jette un regard sur la soierie au xx^e siècle, on est amené à faire d'abord une distinction entre la production de la soie et son élaboration industrielle. La répartition mondiale de la production est indiquée par le tableau suivant (1).

Production de la soie par région.

	(en tonnes)			
	1912		1923	
	Production	Pourcentage	Production	Pourcentage
Europe Occidentale. . .	4.990	18 0/0	4.780	14,5 0/0
Levant et Asie Centrale .	2 300	8 0/0	1.000	3 0/0
Extrême-Orient. . .	19.450	74 0/0	27.000	81,89 0/0
Indre et Indochine . . .			175	0,61 0/0
	26 740	100 0/0	32.955	100 0/0

(1) Beauquis : Histoire économique de la soie, 1910. — Godard : l'Ouvrier en soie. Monographie du tisseur lyonnais, 1899. — Guitten : l'Industrie des rubans de soie en France. Thèse Paris, 1928.

(2) De Rousiers : Les grandes industries modernes. III Les industries textiles, p. 147, 149, 150.

Commission permanente des valeurs de douane, Ministère du commerce et de l'industrie. Rapport de M. Grandgeorge, 1922, p. 8 et « Bulletin de la Société d'Etudes et d'Informations économiques », n° 411 du 15 avril 1923.

Les proportions ci-dessus indiquées sont restées à peu près les mêmes de 1923 à 1930 (1).

Dans la production de la soie, l'Extrême-Orient tient la tête, et de beaucoup. Il n'en est pas de même en ce qui concerne l'élaboration industrielle de la soie. Ici, l'Europe Occidentale joue encore un rôle important, malgré les progrès récents et marqués des Etats-Unis. Lyon et Milan rivalisent avec des caractères différents.

Alors que le marché de Milan paraît devoir son activité surtout à la production de soie italienne, la production française n'est qu'un faible aliment pour le commerce lyonnais. Ce contraste est précisé par les chiffres suivants : les 4990 tonnes de soie grège produites en Europe en 1912 se répartissaient ainsi (2) :

Italie	:	4.105 tonnes, soit 81,3 %.
France	:	505 tonnes, soit 10 %.
Autriche-Hongrie	:	302 tonnes, soit 7 %.
Espagne	:	78 tonnes, soit 1,7 %.
		4.990 100 %.

La part de production italienne s'est encore accrue depuis la guerre, grâce surtout à la réduction de la production française. Les chiffres accusent le déclin

(1) V. Les articles de M. Payen, publiés chaque année sur la production de la soie, dans « l'Economiste Français ».

(2) Rapport Grandgeorge, *Loc. cit.*, p. 3.

continu de notre sériciculture. S'il y a parfois quelque amélioration, on ne peut la considérer comme acquise, la tendance est à la diminution et le terrain perdu par rapport à 1913 est considérable.

Le nombre des sériciculteurs a fléchi de la façon suivante (1) :

1913	90.517
1923	60.755
1924	75.168
1925	69.596
1926	67.525
1927	70.254
1928	63.811

La production totale des cocons frais (en milliers de kilogrammes) a évolué ainsi :

1913	4.423.046
1923	3.355.126
1924	4.224.255
1925	3.389.813
1926	3.099.224
1927	3.655.509
1928	2.671.329

La récolte de 1929 est inférieure à celle de 1928 et

(1) « Economiste Français », 1929, 1^{er} semestre, p. 362.

la récolte de 1930 se confirme en sensible déficit sur l'an dernier (1).

Ce déclin ne cesse pas de s'accuser depuis longtemps.

La sériciculture française a subi, durant la deuxième moitié du siècle dernier, un rapide déclin. La production des cocons, qui atteignait 26 millions de kilogs en 1853, tomba, à la suite d'une grosse épidémie, à 5.500.000 kilogs en 1865. Elle se releva à 11.400.000 kilogs en 1877, mais elle alla, dès lors, en périlissant. Elle n'est plus en dépit des efforts faits pour la développer, que de 3.500.000 kilogs environ, soit une quantité insignifiante (2).

Cette décadence continue de la sériciculture française est due à un certain nombre de causes d'ordre social et économique.

La désagrégation du cadre familial français est principalement à considérer ici. L'industrie séricicole exige des soins si minutieux qu'ils ne peuvent être pris que par des personnes travaillant en famille. Quelques considérations techniques vont nous permettre de le comprendre facilement. « Le fil de soie, écrit M. Paul de Rousiers (3), est le produit d'une

(1) V. « L'Information Financière », 4 juillet 1930, sous la rubrique marché des soies.

(2) Ce dernier chiffre est celui de l'année 1927. « Revue d'Economie politique », 1928, p. 921.

(3) Les grandes industries modernes, III. « Les Industries textiles », 1925, p. 5 et suiv.

petite chenille, le bombyx mori ou ver à soie. Les graines de vers à soie sont pondues par les femelles dans la saison chaude, mais l'élevage de ces graines comporte des soins extrêmement minutieux. L'éducateur ou graineur, celui qui fait les éducations de vers à soie de sa magnanerie (local où se trouvent les vers à soie ou « magnaou » — vieux provençal), doit d'abord choisir avec compétence l'époque à laquelle l'éclosion de ses graines doit se produire. Il faut environ vingt-cinq ou trente jours pour amener l'éclosion. Il la provoquera donc de manière qu'elle ait lieu au moment où les feuilles de mûrier pourront être utilisées. Car le ver une fois éclos, se nourrit de feuilles de mûrier blanc et ce sera l'occupation de l'éducateur, à cette première période, de l'en approvisionner. La seconde période est celle de la montée. Le ver file son cocon en montant à la bruyère, c'est-à-dire en montant sur des claies de bruyères que l'éducateur a disposées à cet effet. Le ver vomit sa soie en s'emprisonnant dans le fil qu'il bave. Une semaine après la montée, on procède à la récolte des cocons. Dans tout cela, aucun travail exigeant une dépense musculaire. Des femmes et des enfants pourront cueillir les feuilles de mûrier, fabriquer les claies de bruyère, les disposer comme il convient et les changer en temps voulu. Voilà un atelier qui pourra occuper tous les membres d'une même famille. Et il importe que ce ne soit pas

un grand atelier. L'isolement des éducations s'impose en raison du danger grave qu'il y aurait à opérer en grand. Une foule de maladies contagieuses peuvent en effet assaillir la magnanerie. Mieux vaut l'installer dans un grenier de ferme, à la mesure des capacités de travail d'une famille, que de grouper une foule de vers dans un même établissement en multipliant les aléas ».

Pour échapper à ces maladies (1), beaucoup de soins de détail sont indispensables. On recueille la feuille de mûrier dans des sacs de toile ouverts au moyen d'un cerceau : la feuille fortement tassée s'y échaufferait rapidement si on ne la répandait en couches de 20 à 30 centimètres, sur un sol frais. Généralement, on ne la distribue aux vers qu'au bout de vingt-quatre ou de quarante-huit heures. Si la feuille est mouillée, il faut la faire sécher avant de la donner aux vers. Il est préférable d'attendre avant de la mettre sur les claies, que les feuilles aient pris la température de

(1) La pébrine, mal héréditaire et épidémique qui a failli ruiner la sériciculture française avant la célèbre découverte de Pasteur (V. Vallery-Radot : *La vie de Pasteur*, chapitre 6). La flacherie, maladie cryptogamique contagieuse soudaine et mortelle, qu'on parvient à éviter au moyen d'une bonne hygiène, spécialement par l'espacement des vers et l'aération active de la magnanerie; la muscardine autre maladie cryptogamique et contagieuse; la grasserie, le gattinisme, les lucettes, les clai-
rettes, etc. V. Henri de Boissieu : la fabrique lyonnaise, dans la *Science Sociale*, mai à novembre 1900, I, p. 404.

la chambrée : jusqu'à la troisième mue, on coupe la feuille en menus morceaux avant de la distribuer aux vers ; cette opération s'effectue, soit à la main, soit au moyen de couteaux très propres, soit avec des machines appelées coupes-feuilles, maintenues constamment en parfait état de propreté. Les feuilles peuvent servir de véhicules aux germes de maladies menaçant le ver à soie : si des spores de botrylis, des corpuscules de pébrine existent sur les feuilles, les vers qui s'en nourriront seront exposés à périr de la muscardine ou de la pébrine. Afin d'éviter ce danger on ne saurait apporter trop de soins à la tenue des locaux servant à emmagasiner la feuille : dans les chambrées on évitera les balayages produisant beaucoup de poussières, les litières seront emportées au dehors à une certaine distance de la magnanerie (1).

Des précautions aussi nombreuses et minutieuses s'imposent à tous les stades de l'éducation. Il est difficile de les obtenir de simples salariés. Elles peuvent être prises par des gens travaillant en famille, pour leur profit commun, sous une autorité respectée. Ainsi le petit atelier familial est-il non seulement possible à cause de l'absence de travaux de force, recommandé en raison de la dispersion prudente des éducations,

(1) Le Vignon et Buy : La soie. « Encyclopédie Industrielle » de J.-B. Baillié, p. 89 et 90.

mais favorisé par la nature des soins exigés. Or l'industrie moderne tend à détruire l'atelier familial que suppose le travail séricicole.

Par là s'explique la distribution surprenante de la sériciculture dans les pays à climats favorables. Il semblerait, à première vue, que la production de la soie dût être organisée partout où les conditions climatiques le permettent. Il n'en est rien. La sériciculture est pratiquée dans les pays où l'état social permet la petite industrie familiale, où les jeunes filles vont peu à l'usine, où le temps de travail n'est pas rigoureusement supputé, où, par suite, des soins prolongés sont possibles.

La prépondérance croissante de l'Extrême-Orient dans la production séricicole tient d'abord à la convenance parfaite de la sériciculture aux aptitudes de la race. Le travail minutieux, le soin du détail, l'adresse manuelle sont caractéristiques des populations de ces pays et leur organisation familiale se plie aux nécessités de l'élevage des vers à soie. Dans ces pays, le riz est cultivé en famille par le procédé du repiquage. En France, au contraire, le cadre familial, qui favorisait la sériciculture dans les régions de mûriers, se désagrège de plus en plus sous l'action combinée du développement des usines mécaniques et de la stérilité sans cesse aggravée des ménages ouvriers et paysans. Pour la même raison, les Etats-Unis, grands consom-

mateurs de soie, n'en produisent pas, bien que nombre d'Etats du Sud se trouvent dans d'excellentes conditions climatiques pour la culture du mûrier et l'élevage des vers à soie.

Parallèlement aux facteurs d'ordre social les facteurs d'ordre économique ont joué dans le sens du déclin de la sériciculture. Après la guerre, en effet, la consommation de la soie fut réduite par son prix extrêmement élevé.

« Le cours des soies qui avait diminué progressivement depuis l'automne 1914, dit M. Henri Guitton (1), n'avait pas augmenté à partir du milieu de 1915 dans la même proportion que celui des autres fibres textiles, la soie n'avait pas la même vogue que le coton et la laine : elle n'était pas de première nécessité pour les besoins de la guerre ; la pénurie de laine, de coton et de lin donnait à ces matières des prix élevés et entraînait l'ensemble des textiles à la hausse ; la soie suivant avec retard et avec un certain décalage en intensité ; entre la veille et la fin de la guerre les prix ont monté de 1 à 2,5 pour la soie, alors qu'ils s'étaient élevés de 1 à 4 pour le coton, à 4,5 pour la laine et à 6 pour le lin et le chanvre. L'apport de soie avait diminué, mais

(1) L'industrie des rubans de soie en France. Thèse Paris 1928, p. 129.

V. aussi Aftalion : L'industrie textile en France pendant la guerre.

surtout la demande s'était de beaucoup raréfiée. Par contre, aussitôt après les hostilités, la disparition du marché important de la défense nationale, l'arrêt des achats pour l'armée et la reprise de la demande intérieure des objets de soie, firent que les prix de la soie ont augmenté beaucoup plus que les prix des autres textiles ; ils ont rattrapé et de beaucoup dépassé le retard de la guerre et ils ont, pour une large part, contribué à la secousse de 1920. Si, en examinant le chiffre d'affaires de la rubannerie, nous voyons se maintenir un chiffre important, c'est qu'à la diminution de l'emploi de la soie naturelle avait correspondu une sensible augmentation de la consommation du coton, et un remplacement de plus en plus généralisé de la soie par la soie artificielle ».

Le coton et la soie artificielle prennent la place perdue par la soie naturelle dans la consommation. La généralisation de l'usage de la soie, l'attrait si vif exercé par les tissus de soie sur une clientèle de plus en plus large, a favorisé l'invention de la soie artificielle, c'est-à-dire d'une fibre rappelant l'apparence de la soie. Porter quelque chose qui paraisse être de la soie et qui coûte moins cher fut le rêve de beaucoup de femmes. La chimie en fit une réalité en fabriquant un textile artificiel (1). Quatre procédés sont

(1) Gueneau : La soie artificielle, 1923.

employés pour obtenir ce résultat : celui au nitrate de cellulose (soie Chardonnet), celui à l'acétate de cellulose (soie Tubize), celui au cuivre (Givet et Yrieix), celui à la viscose.

La soie artificielle avait eu des débuts très difficiles ; elle ne s'employait guère que pour des étoffes d'ameublement, la passementerie ; mais les progrès réalisés permettent aujourd'hui d'en faire usage pour les modes, pour certaines étoffes de robes en la mélangeant avec d'autres fibres et pour la fabrication des bas de soie. Par suite, la production a pu s'accroître et trouver des débouchés (1).

Avant 1916, il n'était pas fait mention des articles de soie artificielle dans les statistiques officielles de la Chambre des tissus. On employait cependant la soie artificielle avant 1916, mais dans une très faible proportion. La soie artificielle, inventée depuis la fin du xix^e siècle, et sans cesse perfectionnée depuis, avait été à l'origine inflammable, dissolvable par l'eau, cassante et coûteuse. Or, elle se perfectionna rapidement à ces trois points de vue : elle devint peu à peu plus fine, plus souple et moins cassante ; elle put être soumise sans altération aux divers traitements de la

(1) V. Edouard Payen : *L'Industrie de la soie artificielle dans le monde*, « *Economiste Français* », 1929, deuxième semestre, p. 483.

teinture, elle put être lavée sans inconvénients (1). Corrélativement son prix ne cessa de décroître depuis 1900. On comprend dès lors que la soie artificielle ait été amenée à remplacer insensiblement la soie naturelle dont les prix étaient devenus inabordables, même pour une industrie de luxe.

On comprend aussi que cette réduction de la consommation de la soie naturelle ait aggravé le malaise de la sériciculture.

Quant à l'industrie nouvelle de la soie artificielle, elle est encore relativement peu développée en France. Les Etats-Unis sont ici les producteurs les plus importants, puis viennent l'Allemagne, l'Angleterre, l'Italie, et enfin, à peu près sur le même pied, la France, la Belgique et l'Autriche. La fabrication de la soie artificielle pourrait s'étendre dans la vallée du Rhône, surtout si l'utilisation de la houille blanche du fleuve y rend possible une nouvelle floraison d'usines.

Abstraction faite de l'industrie de la soie, l'observateur de la Vallée du Rhône industrielle est surtout frappé par les usines électriques et hydro-électriques, qui ont pris un si large essor depuis la guerre et que l'aménagement projeté du Rhône, dont nous parle-

(1) Guitton, *Op. cit.*, p. 154 et Gueneau, *Loc. cit.*

rons dans le chapitre suivant, appelle à un merveilleux avenir.

La délimitation propre des industries de la houille blanche est fort malaisée. L'électricité, en effet, est produite non seulement dans les usines hydrauliques, mais aussi dans les usines dites thermiques qui se servent pour actionner les générateurs électriques soit des machines à vapeur, soit des moteurs à explosion. Les producteurs ont été amenés à conjuguer ces diverses sortes d'usines, les usines thermiques, servant d'usines de secours à celles actionnées par la houille blanche et ces dernières venant en aide aux usines thermiques, d'un fonctionnement plus onéreux par suite du coût plus élevé de la matière première (1). En outre, la création de grands réseaux d'interconnexion, le couplage des diverses centrales ont conduit à des échanges continuels d'énergie entre les secteurs, de telle sorte qu'il est impossible de dire, même d'une manière approximative, quelle est la proportion, utilisée par chaque usager, d'énergie produite par des usines thermiques et d'énergie produite par des usines hydrauliques (2). Les échanges, achats et ventes d'éner-

(1) V. Arbelot : Les conditions de la concurrence entre l'énergie de provenance hydraulique et l'énergie de provenance thermique. Rapport au 3^e congrès de la houille blanche, 1925.

(2) V. Duval : Avantages économiques résultant de l'interconnexion des usines génératrices. Rapport du 3^e congrès de la houille blanche, 1925.

gie de plus en plus fréquents compliquent encore la discrimination (1). Celle-ci apparaît encore plus difficile dans la sphère de l'électro-chimie et de l'électro-métallurgie. La plupart des sociétés alimentent des réseaux de distribution plus ou moins étendus, et certaines ne fabriquent même de produits électro-chimiques ou électro-métallurgiques qu'avec les excédents de l'énergie destinée à la distribution. D'autres, au contraire, possédant un domaine hydraulique supérieur aux besoins de leurs fabrications, se transforment en marchands en gros d'énergie. Tel est le cas de la Société d'électro-chimie, d'électro-métallurgie et des aciéries électriques d'Ugines qui vend de l'énergie à la ville de Chambéry et à la société hydro-électrique de Lyon et qui fournit de l'énergie destinée à la traction électrique sur la ligne du P.-L.-M. Culoz-Modane.

C'est, jusqu'ici, la région des Alpes et du Rhône qui tient la tête dans l'utilisation de la houille blanche. La région des Pyrénées vient en second lieu et celle du Massif Central en troisième lieu.

C'est dans les Alpes d'abord que l'utilisation de la houille blanche a été essayée ; c'est là qu'elle a été

(1) Les échanges peuvent avoir lieu non seulement à l'intérieur d'une même nation, mais d'une nation à une autre.

V. « Revue générale de l'électricité », 1924 et Bouchayer : Réglementation de l'importation et de l'exportation de l'énergie électrique. Rapport au 3^e congrès de la houille blanche, 1925.

le plus activement poussée et le mieux organisée. Toutes les conditions favorables s'y trouvent, en effet, réalisées (1). Hauteur des sommets qui leur assure les plus fortes chutes de notre pays, étendue des massifs dans le plan horizontal, qui fait que ces chutes ne sont pas alignées en une mince lisière, mais suivies d'une série d'autres ; structure en bandes longitudinales qui fait que les torrents rencontrent sur leur passage de larges dépressions, chemins faciles qui les recueillent et les rassemblent. Ainsi se forment en pleine montagne de puissants collecteurs. Les cours d'eau ont d'ailleurs des débits considérables.

Les installations destinées à capter la houille blanche se rencontrent surtout dans les Alpes-Septentrionales, sur l'Arve, le Fier, l'Arly, l'Isère supérieure, l'Arc, la Romanche ; les établissements d'Ugines, d'Allevard, de Calypso sont particulièrement importants. Plus au sud où les conditions sont moins favorables parce que le débit des rivières est moins abondant et moins régulier, on trouve encore les installations de Ventavon, du Poet, de Sainte-Tulle.

De nombreuses industries se sont développées par suite de l'utilisation de la houille blanche : fabrication du carbure de calcium et de la cyanamide, fabrication

(1) Cavailles : La houille blanche, 1922.

de l'acide nitrique et des nitrates, fabrication des aciers au four électrique (Ugines), constructions mécaniques, papeteries, scieries, forges (région d'Allevard) ; fabrication de l'aluminium (vallée de l'Arc, l'Argentière près de Briançon). L'énergie hydro-électrique des Alpes Françaises est transportée jusqu'à Saint-Etienne et jusqu'à Saint-Chamond (Energie électrique de la Basse-Isère-Beaumont-Monteux — une des usines les plus importantes parmi celles construites jusqu'à ce jour). De même que les industries de la houille blanche des montagnes de la Savoie et du Dauphiné qui se sont installées sur le Rhône (Energie électrique de la Basse-Isère — Forces motrices du Vercors), les usines de Jenissiat, de Bellegarde ou autres, en amont de Lyon, font partie du plan d'aménagement du Rhône. Dans la région lyonnaise et plus au sud, on a vu se développer les industries électro-chimiques, électro-métallurgiques, les industries de la construction électrique et de l'électro-mécanique, stimulées par les installations de chutes d'eau, l'électrification des chemins de fer et des campagnes. Les industries du moteur et du matériel de télégraphie ont été assez actives (1).

Il est à remarquer que les industries hydro-élec-

(1) V. « L'électricité », 1930, fascicule appartenant à une série de publications faites sous la rubrique : L'Information industrielle et scientifique et par les soins de l'Information financière, économique et politique.

triques tendent à une concentration et à une intégration de plus en plus accentuées. C'est ainsi, par exemple, qu'une grande partie de la production électro-métallurgique et électro-chimique est trustée par la « *Compagnie Alais, Froges et Camargue* » qui, disposant d'usines hydro-électriques dans les Alpes, possède, notamment dans les Bouches-du-Rhône, d'importants établissements industriels, à proximité de ses mines de bauxite du Var, des mines de charbon provençales et des fabriques marseillaises.

Dans le seul département des Bouches-du-Rhône, en effet, cette société a une usine d'aluminium à Gardanne, une usine de préparation de sels marins, de sels potassiques et magnésiens à Salins-de-Giraud, des mines, sans compter des domaines agricoles à Farman.

Jusqu'à la Provence, la Vallée du Rhône donne le spectacle d'une industrialisation croissante. Lorsqu'on examine la production de l'énergie électrique nécessaire à cette vie industrielle, on remarque le rôle prépondérant de « *l'Energie électrique du littoral méditerranéen* », compagnie dont la fondation remonte à 1900 et qui n'a cessé de progresser. L'énergie qu'elle produit est surtout d'origine hydraulique : ses premières installations se trouvaient dans les Alpes-Maritimes, au voisinage de Nice et Cannes, ses principaux débouchés. Par la suite, la Société a étendu son acti-

tivité à tous les départements du Sud-Est : Var, Bouches-du-Rhône, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Vaucluse, Gard, Ardèche, Drôme, Hérault. Cette région est favorisée sous le double rapport des chutes d'eau et des larges débouchés offerts par l'industrie et le tourisme. La Compagnie possède treize grandes usines hydro-électriques, dont cinq sur la Durance, et huit sur le Var ou sur ses affluents ; en outre, quatre petites usines sur la Roya, la Siagne, le Loup et l'Argens. De ces usines hydro-électriques, les principales sont celles de Sainte-Tulle, 160.000 kv., et Ventavon, 45.000 kv., sur la Durance et de Baucairon sur la Tinée, construite récemment. Ses principaux clients de distribution sont : l'Electricité de Marseille, le Sud-électrique, l'Electricité de la Vallée du Rhône, l'Eclairage de Cannes, l'Electricité de Nice, l'Electricité du Sud-Est, etc. Ses principaux clients de traction sont : la Compagnie Générale Française de tramways (réseau de Marseille), les tramways du Var et du Gard, les tramways de Nice et du littoral, les chemins de fer de la Camargue, la Compagnie P.-L.-M. Ses principaux clients de force motrice sont : Péchiney, Kuhlmann, les chantiers de la Méditerranée, la Provençale de constructions navales, les charbonnages des Bouches-du-Rhône. La région de l'étang de Berre se développe vivement au point de vue industriel et il est certain que le débit

de l'Energie électrique du littoral méditerranéen va continuer à s'accroître.

Industries électriques et hydro-électriques, industries de la soierie, industries diverses, gravitant autour de celles-ci ; exploitations agricoles, grandes ou petites se livrant à toutes sortes de cultures parmi lesquelles dominant les cultures fruitières et maraîchères : telle est, dans ses grandes lignes agricoles et industrielles, la région offerte à l'action de la Compagnie P.-L.-M.

CHAPITRE III

La Compagnie P.-L.-M. et l'Agriculture.

SECTION I

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

La compagnie P.-L.-M. a toujours compris d'une manière très intelligente son rôle de transporteur et n'a cessé de le remplir au mieux des intérêts des régions desservies, des intérêts généraux du pays et de ses propres intérêts.

Le trafic des primeurs, fruits et légumes, fleurs du littoral, a été l'objet constant de ses préoccupations. Il a été admirablement organisé au triple point de vue de la rapidité et des horaires des trains d'expédition, des tarifs, du matériel spécial requis pour le transport des denrées périssables (wagons frigorifiques et aménagés en vue des besoins particuliers à satisfaire).

Il serait exagéré de dire que ces transports ont retrouvé tous les avantages que le réseau accordait aux expéditeurs avant 1914 comme tarifs et comme horaires. Mais la technique du matériel est en progrès continu. Le service agricole, dont nous montrerons dans un instant la formation, la structure et l'œuvre impor-

tante, s'occupe, en effet, en liaison avec la Société française de transports et d'entrepôts frigorifiques, de tout ce qui touche aux transports par wagons réfrigérants et à l'entreposage. Il recherche les moyens de développer l'emploi du froid aussi bien à la production qu'au débouché et lors de l'acheminement. L'emploi des wagons frigorifiques pour le transport à grande distance, si précieux pour les productions fruitières et légumières, a permis aussi de ravitailler en lait frais de la région lyonnaise les principaux centres de consommation du littoral méditerranéen. Ce dernier trafic, à peu près nul en 1919, s'élève à présent à une quinzaine de wagons par jour et la distance de transport atteint jusqu'à 600 kilomètres.

Quant aux fruits et légumes transportés par le P.-L.-M. en grande vitesse seulement, le tonnage, qui était avant la guerre de 200.000 tonnes environ, oscille aujourd'hui entre 500.000 et 600.000 tonnes. Ce résultat ne fait pas seulement ressortir l'importance du service de transport et la perfection de ce transport, il montre le développement de la production dont le P.-L.-M., sortant de sa fonction stricte de transporteur, a été, comme nous le verrons, instigateur dans une bonne mesure, grâce à l'action de son service agricole. Ce même service assure la liaison entre les Halles Centrales de Paris et les différents services de la compagnie. Un de ses inspecteurs se rend chaque matin aux

quais d'arrivée en gare et aux halles et suit le fonctionnement des divers organes de livraison. Il renseigne immédiatement les services intéressés sur les améliorations susceptibles d'être apportées dans l'acheminement des marchandises, la manutention, la livraison, etc.

Nous avons dit que le P.-L.-M., loin de se cantonner dans le simple accomplissement de son rôle de transporteur, s'est appliqué, pour son plus grand bien et le plus grand bien de tous, à stimuler les productions agricoles. C'est cette action bienfaisante qui doit surtout être mise en lumière.

Un document précieux, établi par les soins du P.-L.-M., mais non publié, servira de point de départ à notre exposé. Ce document élaboré en décembre 1927, a pour titre : « Mesures prises par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon, à la Méditerranée, en faveur de l'agriculture ». Il énumère d'une manière précise et complète les diverses initiatives prises par le réseau en faveur des productions agricoles. Bien qu'il envisage toutes les régions desservies par le réseau, nous pensons qu'il y a intérêt à l'analyser entièrement. Certaines des mesures dont s'agit présentent, en effet, une utilité générale, et la Vallée du Rhône est appelée à en profiter aussi bien que les autres régions. On verra, du reste, que les besoins

agricoles de la Vallée du Rhône ont été l'objet d'une préoccupation particulièrement attentive du P.-L.-M. et de nombreuses mesures spéciales. Ainsi en est-il, notamment, des cultures fruitières et légumières, de la sériciculture. Ce qui caractérise l'effort du P.-L.-M., c'est la méthode à laquelle il est soumis, son ampleur et sa souplesse.

Il ne s'agit pas d'une action empirique et fragmentaire, mais de l'application d'un plan rationnellement conçu, en conformité des données de la science agromique, et embrassant tous les desiderata de l'agriculture régionale. Par là s'explique la largeur du programme tracé et de l'activité déployée. Par là s'explique aussi la souplesse de cette activité sans cesse dirigée par la considération des réalités de lieu et de temps, au double point de vue de la technique agricole et du commerce des produits de l'agriculture.

Le transport de ces produits a toujours représenté, pour le P.-L.-M., un important trafic. C'est pourquoi son Service commercial s'est de tout temps intéressé d'une manière particulière à tout ce qui pouvait être de nature à intensifier cette branche de l'activité nationale. Créer de la richesse dans les régions desservies par le réseau, c'est augmenter le trafic de toute manière. Mais c'est surtout depuis la guerre que l'effort de la compagnie P.-L.-M. s'est manifesté et qu'il a

pris les caractères que nous avons indiqués. Après avoir rappelé le rôle joué par le P.-L.-M. en ce domaine avant 1914, c'est donc principalement l'œuvre par lui accompli après 1914 que nous devons examiner.

SECTION II

PÉRIODE ANTÉRIEURE A LA GUERRE.

Sans remonter trop loin dans le passé, notons d'abord qu'en 1877 et les années suivantes, lors de la crise phylloxérique qui ravagea le vignoble français, le P.-L.-M. fit mettre à la disposition des viticulteurs du sulfure de carbone à prix réduit et des pals-injecteurs, en même temps qu'elle leur distribuait des notices résumant les instructions nécessaires pour le traitement des vignes phylloxérées (1).

Plus tard, un inspecteur du service commercial, en résidence à Avignon, reçut la mission spéciale d'étudier les mesures propres à développer le trafic des primeurs et particulièrement du raisin de table. Un nombre considérable de boutures de variétés de raisins, provenant de divers pays, furent distribués dans toutes les régions viticoles. D'autre part, des conférences étaient faites dans ces mêmes régions pour inviter les agriculteurs à se livrer à l'exportation du raisin de table. On vit alors les viticulteurs du sud du réseau exposer, dans un stand organisé aux frais de la com-

(1) Cette action du P.-L.-M. se manifeste spécialement en Vaucluse.

pagnie, des spécimens de leurs produits, dans les expositions internationales d'horticulture de Mannheim (1907), Londres (1908), Bruxelles (1910). Une grande exposition d'emballage fut organisée en 1906, à l'exposition coloniale de Marseille, par les soins du P.-L.-M. Des plants de pruniers, variété Reine-Claude, furent distribués dans l'Ardèche et dans le Var en 1910 et 1911.

Encouragé par les heureux résultats de ces interventions, le P.-L.-M. résolut d'élargir et d'intensifier son action. C'est ainsi que le Service de l'Exploitation fut conduit à créer, en 1912, une branche spéciale du service commercial qui s'occuperait uniquement de l'agriculture.

Un inspecteur et un agent commercial, auxquels étaient adjoints des conseillers techniques pris parmi les personnalités de l'horticulture française, furent chargés d'étudier la question et de préparer un programme. Ils décidèrent de diriger les premiers efforts sur un nombre très limité de cultures spéciales. Leur choix se porta sur les cultures fruitières qui occupent une large place sur le réseau P.-L.-M., et qui, mieux exploitées, pouvaient donner des rendements très supérieurs à ceux qu'elles donnaient. Ce commencement d'organisation du Service agricole fut couronné d'un succès que l'on put constater vers le début de

1914. La guerre, qui réduisit d'ailleurs le personnel du nouveau service, permit de continuer vaille que vaille l'action entreprise, mais empêcha de la développer.

SECTION III

PÉRIODE POSTÉRIEURE A LA GUERRE.

Après l'armistice, le service agricole fut organisé tel qu'il se présente aujourd'hui. Il comprend : un inspecteur principal pris dans le cadre de l'exploitation ; six inspecteurs ou sous-inspecteurs, tous anciens élèves de l'Institut national agronomique ; un contrôleur technique, ancien élève de l'Ecole nationale d'agriculture de Grignon.

Le programme de ce service comporte deux séries distinctes d'études : les unes d'ordre technique, les autres d'ordre commercial.

Le document dont nous avons parlé et qui nous sert de guide résume ainsi, sous forme de tableau, les méthodes d'action de service agricole au double point de vue technique et commercial.

Etudes agronomiques.

Accroissement des cultures et cultures diverses.	Distribution gratuite de plants fruitiers de toutes espèces, de plants de cassis- siers, de greffes d'asperges, d'œilletons d'artichauts, de plants de fraisiers, de graines de tomates, etc. Viticulture : études diverses, missions en Italie et au Portugal.
--	---

Accroissement des cultures et cultures diverses.	{	Sylviculture : exploitation des hors-lignes. Reboisement des terres pauvres. Congrès du reboisement, etc. Cultures potagères et maraîchères. Cultures diverses : jardins ouvriers, etc.
--	---	---

Augmentation des rendements.

Prophylaxie des maladies des plantes.	{	Subventions aux stations de recherches et facilités accordées à ces stations pour les aider à lutter contre les para- sistes des arbres fruitiers. Lutte contre les criquets marocains dans la Crau, contre la mouche de l'olive dans les Alpes-Maritimes et contre les maladies de la vigne en Bourgogne, etc. Organisation d'un congrès sur la lutte contre les ennemis des cultures, en juin 1926, etc.
Utilisation des engrais.	{	Création de champs d'expérience. Organisation de missions d'études.
Sélection des semences.	{	Subventions aux stations de sélection. Démonstrations de triage par wagons spécialement aménagés. Création à Dijon, d'une station d'amélior- ation des plantes de grande culture.
Nettoyage des terres.	{	Destruction des mauvaises herbes par pulvérisation d'acide sulfurique.

Industries agricoles.

Utilisation industrielle des récoltes.	{	Missions d'études pour la dessiccation de la prune. Subventions aux premières étuves.
--	---	---

Utilisation industrielle des récoltes.	{ Subventions pour l'installation d'une usine de séchage de noix à Tullin. { Propagande pour la conservation des fruits.
Laiterie.	{ Missions d'études, etc. { Subventions aux fromageries coopératives.
Economie de main-d'œuvre.	{ Démonstration de culture mécanique, { Subventions aux syndicats de culture mécanique.

Amélioration du cheptel et des industries annexes.

Elevage.	{ Etude des alpages. { Publications de tracts pour l'amélioration des étangs à carpes.
Pisciculture.	{ Missions d'études. { Conférences piscicoles. { Etude des pêcheries de la Méditerranée.
Sériciculture.	{ Création de pépinières de mûriers. { Mission d'études en Italie. { Réalisation d'un film d'enseignement.

Education du producteur.

Conférences.
 Missions d'études.
 Publications de tracts et de notices agricoles.
 Création d'une école de séchage de fruits et d'une école de greffage de noyers.
 Participations aux congrès.
 Projections de films d'enseignement.

Recherche de débouchés.

Etudes des marchés français et étrangers.
Organisation de missions d'études à ces marchés.
Organisation d'expositions et de concours.

Commerce de produits.

Acheminements. Transports.
Prévisions de récoltes.
Statistiques de ventes, etc.
Services frigorifiques.

Divers.

Propagande agricole en Corse.

Nous allons examiner dans le détail l'action technique, puis l'action commerciale de la compagnie P.-L.-M.

SOUS-SECTION A

Etudes et action techniques.

Les études et l'action techniques visent :

- a) l'accroissement des cultures et les cultures spéciales ;
- b) l'augmentation des rendements ;
- c) les industries agricoles ;
- d) l'économie de main-d'œuvre par le développement de l'outillage ;
- e) l'amélioration du cheptel et des industries annexes ;
- f) l'éducation des producteurs.

Accroissement des cultures.

Les régions à mettre en valeur sont, tout d'abord, l'objet d'études agronomiques approfondies qui portent sur les terrains, le climat, les méthodes culturales en usage, la possibilité d'en introduire de mieux appropriées, etc. Ces études générales servent de base à l'action du service agricole et lui permettent d'agir partout en connaissance de cause.

Pour développer les cultures fruitières, la compagnie P.-L.-M. a distribué gratuitement : de 1912 à 1927 : 2.800 arbres fruitiers d'espèces et de variétés diverses et plus de 170.000 greffons de raisins de table, chasselas et autres ; de 1915 à 1927 : 218.000 plants de cassissiers.

Afin de donner une impulsion plus grande encore aux cultures de vergers, elle a organisé des pépinières communales ou syndicales destinées à instruire les agriculteurs sur le rôle capital des portes-greffes et à les familiariser avec les diverses opérations du greffage et de l'élevage des arbres.

172 pépinières de ce genre ont été établies sur son initiative, avec le concours des Municipalités ou des Associations agricoles, dans le Vaucluse, l'Ardèche, la Drôme, l'Isère, la Loire, la Haute-Loire, les Bouches-du-Rhône, la Lozère, le Gard, la Savoie, la Haute-Savoie, le Var, les Alpes-Maritimes, la Côte-d'Or, l'Ain et les Hautes-Alpes.

La Compagnie a fourni gratuitement les 395.000 petits plants nécessaires à leur création, laissant seulement à la charge des groupements intéressés la fourniture de terrain, la plantation et l'entretien des pépinières. Le greffage de ces plantes est effectué par des ouvriers spécialistes attachés au service agricole de la Compagnie. Les produits ainsi obtenus sont livrés par les pépinières, soit gratuitement, soit au prix de revient.

Les jardins-écoles constitués au moyen d'arbres adultes choisis parmi les meilleures variétés commerciales, ont été annexés à chacune des pépinières, la Compagnie en a fourni les éléments. Ces petits jardins permettent aux agriculteurs d'étudier de nombreuses espèces fruitières, encore peu répandues dans leurs régions et de les multiplier après avoir reconnu leur valeur.

En 1921, la Compagnie a établi une pépinière de cyprès pyramidaux destinés à favoriser le développement des haies de protection, pour cultures fruitières et maraîchères dans la Vallée du Rhône.

Ayant procédé à une étude très complète de la situation viticole, la Compagnie a jeté les bases d'un vaste programme d'action relatif aux mesures à prendre en vue d'atténuer la crise qui menace la viticulture. Une partie de ce programme a été réalisé par l'organisation, en collaboration avec des membres du Parlement,

des représentants du ministère de l'agriculture et des grandes associations viticoles, de missions d'études aux principales régions productrices de raisins de table, tant françaises qu'étrangères. Les documents qu'elle a recueillis sur ces cultures, en Italie et en Espagne, ont fait l'objet d'une communication au Congrès de viticulture de Montpellier, en 1927. La Compagnie a organisé, d'autre part, une mission en Portugal pour l'étude des vins de liqueur.

Un ensemble de mesures en faveur de la sylviculture ont été prises par la compagnie P.-L.-M., d'accord avec l'Administration des eaux et forêts. Afin de mettre en valeur certains terrains pauvres du Midi de la France, elle a procédé au boisement de vingt hectares dans les Garrigues Nîmoises et de cinquante hectares dans l'Ardèche.

La forêt jouant un grand rôle au point de vue touristique, elle a tenté un essai de boisement du col du Lautaret, région dénudée, située à 2,058 mètres d'altitude.

La compagnie P.-L.-M. possède, en hors-ligne, des terrains d'une grande superficie dont l'exploitation rationnelle pourrait lui procurer des revenus appréciables. Aussi a-t-elle entrepris leur boisement avec des essences fruitières et forestières. Actuellement, plus de soixante hectares de hors-ligne sont en cours de reboisement.

La Compagnie a organisé, à Montpellier, les 22 et 23 juin 1927, d'accord avec l'administration des eaux et forêts, un « congrès du reboisement » destiné à montrer au public l'intérêt de ces questions.

Ajoutons dans cet ordre d'idée que la Compagnie, préoccupée de la fréquence des incendies de forêts, a entrepris l'étude des moyens employés dans les Landes pour lutter contre ce fléau. Un programme a été examiné et des essais de combat contre les incendies ont été pratiqués dans les Maures et dans l'Esterel.

En ce qui concerne la culture des plantes médicinales et des essences, la compagnie P.-L.-M. est représentée à l'Office national des matières premières dont elle suit les travaux. Elle lui a prêté son concours pour l'organisation de missions d'études de la lavande et des plantes médicinales ; ces missions ont parcouru les principaux départements producteurs du réseau. De plus, le P.-L.-M. s'occupe de faire développer les cultures de pyrèthre et de lavande. Mentionnons, d'autre part, la collaboration du P.-L.-M. à l'établissement d'un film sur l'industrie et la culture des plantes médicinales.

Afin d'intensifier les cultures potagères et maraîchères, la Compagnie a distribué gratuitement : 902.000 greffes d'asperges ; 140.000 plants de fraisiers ; 69.000 œilletons d'artichauts et des quantités notables de graines de tomates.

A ces chiffres, il convient d'ajouter 585.000 boutures d'osier destinées à lancer la culture de cette plante dans certaines vallées humides, à proximité de centres d'expédition de fruits et légumes. Dans la région de Carpentras, du fait de l'usure du sol et de la rareté de la main-d'œuvre, le tonnage des expéditions des fraises ayant baissé rapidement, la Compagnie a fait expérimenter sur place de nouvelles variétés très recherchées, telle que la fraise Alphonse XIII. Elle les a propagées en terres reposées pour permettre à cette culture de prendre un nouvel essor. Les rendements de la fraise « Miner » diminuant d'année en année dans le Vaucluse, elle a essayé de régénérer cette variété en la transplantant en Saône-et-Loire, région tout à fait différente au double point de vue du sol et du climat. Le premier essai a porté sur 10.000 pieds mères. Elle espère obtenir ainsi des plants vigoureux qui seront distribués dans la région de Carpentras. La méthode sera généralisée si elle donne de bons résultats.

Au cours de la guerre, le P.-L.-M. a secondé les efforts du gouvernement pour l'intensification de la production agricole. La Compagnie a coopéré, en 1917, à la propagande officielle en vue de la production des pommes de terre. Des conférences, suivies de la distribution en abondance d'un tract : « il faut planter des pommes de terre » ont eu lieu en de nombreux points du réseau.

Pour favoriser la création de jardins ouvriers et intensifier la culture des légumes, elle a fait éditer et distribuer une brochure intitulée : « Petit manuel de culture potagère ».

Augmentation des rendements.

La Compagnie a donné beaucoup d'attention à la prophylaxie des maladies des plantes. On sait, en effet, que les parasites de toute nature, animaux et végétaux, causent de graves préjudices aux cultures : leurs dégâts se chiffrent annuellement, en France, par centaines de millions. D'accord avec les grands laboratoires officiels de recherches : station de pathologie végétale, stations entomologiques de Paris, de Saint-Genis-Laval, et Insectarium de Menton, etc., la compagnie P.-L.-M. a pris toutes les mesures nécessaires pour enrayer le mal. Elle a largement subventionné la station entomologique de Saint-Genis-Laval pour l'aider à compléter son outillage ainsi que l'Insectarium de Menton pour faciliter ses travaux de recherches sur les maladies de l'olivier. Elle a accordé, d'autre part, son concours financier aux missions organisées par les pouvoirs publics pour lutter contre les parasites.

La Crau fut, au mois de mai 1920 et de 1921, victime d'un pululement effroyable des criquets marocains. La Compagnie fit face à cette offensive en transportant gratuitement sur les lieux, en grande vitesse,

tout le matériel nécessaire à la lutte et les équipes chargées de le mettre en œuvre. Grâce à cette rapide et judicieuse intervention, les invasions ont été enrayées et les cultures de la Vallée de la Durance efficacement protégées.

De nombreux parasites, insectes et cryptogames, ravagent, depuis quelques années, les vergers de la Vallée du Rhône ; ils causent une mortalité importante dans les plantations. C'est pourquoi, dès 1920, la Compagnie, d'accord avec le Ministère de l'agriculture et les stations officielles de recherches, a pris un certain nombre de mesures propres à combattre ce fléau : transport gratuit du matériel et des produits nécessaires à la lutte ; organisation, d'accord avec les offices agricoles intéressés, de nombreux champs d'expérience destinés à étudier et à mettre au point les moyens de défense ; subventions importantes au personnel des stations officielles se livrant sur place aux études utiles ; achat, en Amérique, de produits insecticides spéciaux et de pulvérisateurs à grande puissance pour effectuer les traitements ; études diverses poursuivies avec la collaboration des personnalités intéressées. Les premiers résultats pratiques de ces expériences ont été portés à la connaissance des agriculteurs par la publication d'une brochure intitulée : « Quelques conseils pratiques sur le traitement des maladies et insectes les plus commun des arbres fruitiers ». L'activité de

la Compagnie a été complétée par l'organisation, à Lyon, du 28 au 30 juin 1926, d'un « Congrès national pour la lutte contre les ennemis des cultures ». Ce Congrès eut pour but :

1° De faire mieux connaître l'état actuel des recherches concernant certaines affections particulièrement graves qui préoccupent le plus les agriculteurs ;

2° de donner toute la publicité utile aux méthodes de lutte dont l'efficacité a été démontrée ;

3° de passer en revue un certain nombre de questions générales ayant trait aux appareils, aux produits insecticides et anticryptogamiques, etc.

Les travaux de ce Congrès (documents divers, rapports, discussions) ont donné lieu à un important compte rendu.

Pour en terminer avec la prophylaxie des maladies, indiquons que le service agricole a entrepris l'étude des maladies d'un certain nombre de plantes déterminées, telles que la pomme de terre, le noyer, le châtaignier, et que ce service prend part aux travaux de la Société de pathologie végétale, de la Ligue nationale de lutte contre les ennemis des cultures, etc.

Une autre initiative de la Compagnie a été la création de champs d'expériences qu'elle a gratuitement alimentés en engrais et en semences. Dès le lendemain de la guerre, elle s'est particulièrement intéressée aux

améliorations possibles de la culture du blé. Elle a organisé, en 1921, une mission d'études aux stations de sélection de la Drôme, de l'Alsace et de la Suisse. Elle a mis en circulation gratuite des wagons spécialement aménagés en vue de la démonstration des meilleurs procédés de triage des céréales ; elle a accordé des facilités de transport pour l'importation des blés de semences suisses. Elle a subventionné les stations de sélection de semences à Besançon, Dijon et Clermont-Ferrand.

L'importance de la sélection en matière de production végétale, plus spécialement en matière de culture de blé, est à l'ordre du jour de la science agronomique. Le Ministère de l'agriculture a souvent attiré sur elle l'attention des agriculteurs. Aussi le P.-L.-M. a-t-il créé, à Dijon, au centre de son réseau, une « Station d'amélioration des plantes de grande culture ». Cet organisme, placé sous le haut patronage du Ministre de l'agriculture, a commencé ses travaux en septembre 1927. Il est entièrement à la charge de la Compagnie qui en assume tous les frais. La station de Dijon a pour objet de contribuer, par tous les moyens en son pouvoir, à intensifier la production agricole par l'amélioration des plantes de grande culture dans le département de la Côte-d'Or et dans les régions présentant des conditions culturales similaires. Au début, son effort — qui intéresse la Vallée du Rhône comme beau-

coup d'autres régions — portera surtout sur le blé. Elle veut, en effet, pouvoir mettre à la disposition des agriculteurs, dans le plus bref délai possible, les quantités utiles de semences, de variétés de blé répondant le mieux aux besoins de la culture tant au point de vue du rendement en grains et en paille qu'au point de vue valeur boulangère, résistance aux maladies et aux divers accidents (gelée, verse, échaudage, etc.) pouvant survenir au cours de la végétation, etc.

Des champs d'expériences ont été créés à des altitudes de 500 et de 600 mètres. Enfin, au cours de 1928, on a entrepris des travaux sur l'avoine d'hiver et l'on se prépare à des travaux semblables sur la pomme de terre.

Les efforts du P.-L.-M. en vue de l'augmentation des rendements ne se sont pas arrêtés là. On éprouve quelque difficulté à saisir les formes multiples de son action. Ainsi, durant l'année 1922, les mauvaises herbes ayant fait un tort considérable au rendement des céréales, la Compagnie a organisé, en mai 1925, des démonstrations de destruction des mauvaises herbes, par pulvérisation d'acide sulfurique dilué au moyen d'appareils à grand travail. Ces démonstrations ont été effectuées à Bourgoin (Isère), Villars (Ain), Chemin (Jura). Le P.-L.-M. ne s'est pas davantage désintéressé du recrutement et de la distribution de la main-d'œuvre, dont la pénurie est un obstacle im-

portant à l'accroissement de la production agricole. La Compagnie est intervenue auprès des principaux groupements de producteurs pour leur faire connaître les ressources disponibles en Italie et en Angleterre. •

Industries agricoles.

La Compagnie s'est inquiétée des conséquences de la surproduction. Il arrive que, certaines années, les récoltes surabondantes ne trouvent pas l'écoulement désirable. De là des pertes importantes qui peuvent aller jusqu'à compromettre le développement ultérieur des cultures.

On conçoit, dès lors, l'intérêt de la conservation des fruits par le séchage, la fabrication des confitures, etc. La Compagnie a fait de la propagande en faveur de cette conservation. En 1916, elle a organisé un voyage d'études destiné à montrer aux agriculteurs de l'Ar-dèche, région de grosse production fruitière, les appareils en usage à Villeneuve-sur-Lot pour la dessiccation des prunes d'Ente et elle a accordé une subvention de cent francs aux cinq premières communes ou associations du département qui installeraient, au cours de 1917, des étuves de ce genre dont elles feraient un usage collectif. Son appel fut entendu. L'usage des étuves a été suivi et s'est progressivement développé dans toutes les régions fruitières. Ajoutons, en ce qui concerne l'utilisation industrielle des récoltes, que la

Compagnie a décidé, en 1925, les producteurs de l'Isère à construire à Tullins une installation de préparation mécanique de la noix (lavage, blanchiment, séchage et calibrage). Cette usine, la première du genre établie en France, a donné des produits d'une haute valeur commerciale.

La Compagnie s'est aussi attachée à l'augmentation et à l'amélioration des rendements de laiteries, plus particulièrement en ce qui concerne la fabrication du gruyère. En 1920, elle a organisé, d'accord avec les offices agricoles intéressés, une mission d'études qui a fait visiter aux représentants qualifiés des départements producteurs de gruyère (Savoie, Haute-Savoie, Ain, Jura, Doubs) les laboratoires suisses de bactériologie et de chimie laitière et les meilleures fromageries de la vallée d'Emmenthal. Une seconde mission d'études est allée en Hollande en 1921 et une troisième en Suisse encore, en 1922. D'autres missions ont été envoyées, par les soins du P.-L.-M., à la foire de Bourg-Saint-Maurice, aux alpages du Jura, aux coopératives laitières des Charentes, etc. D'autre part, la Compagnie a favorisé, par l'octroi de subventions, la création ou l'amélioration de fromageries coopératives.

Ces mesures ont été complétées par la publication d'un tract sur la préparation du gruyère.

Economie de main-d'œuvre.

Dès 1915, le P.-L.-M. a porté un très vif intérêt au développement de l'outillage agricole et aux démonstrations publiques de culture mécanique. D'accord avec les réseaux de l'Etat, d'Orléans et du Midi, il a transporté gratuitement les appareils nécessaires aux expériences et le personnel chargé de leur conduite. D'intéressants essais ont été effectués, à partir de 1916, en des points très nombreux du réseau, notamment dans la Vallée du Rhône. Le P.-L.-M. a, de plus, subventionné les syndicats de culture mécanique et les communes admises au bénéfice de la subvention de l'Etat par l'arrêté ministériel du 7 septembre 1915.

Amélioration du cheptel et industries annexes.

Le service agricole du P.-L.-M. a recueilli en Suisse une précieuse documentation sur l'amélioration des pâturages de montagnes et il a participé, en Savoie, aux travaux de la Société d'Economie alpestre. Il a, d'ailleurs, procédé à l'étude des alpages en vue de la continuation de cette propagande en faveur de l'accroissement de la production laitière dans les régions montagneuses du réseau : ces études doivent profiter aux régions d'élevage de la vallée du Rhône.

Dans l'ordre de la pisciculture, la Compagnie a cherché à définir et à perfectionner les méthodes rationnelles d'élevage. Elle a chargé M. le Professeur Roule,

professeur d'ichtyologie au Muséum d'Histoire Naturelle, d'étudier les grandes régions de production du réseau (1). Elle a organisé, sous la direction de ce savant, un voyage d'études qui a permis à un groupe de propriétaires d'étangs du réseau de visiter les exploitations modèles de la région de Belfort, de l'Alsace et de la Lorraine (2).

En ce qui concerne le développement de la pêche maritime et de la vente du poisson de mer, la Compagnie P.-L.-M. a très largement collaboré à la réussite d'une mission de mareyeurs en Suisse (1919), de la grande quinzaine du poisson à Lorient (1920) et d'une mission d'études sur les côtes de l'Océan (1920). Elle a pris part aux travaux du Congrès national des pêches maritimes de Marseille, en 1922, de Boulogne, en 1924, de Bordeaux, en 1925. Elle a confié à M. le Professeur Roule une étude complète des ports de pêche du littoral méditerranéen.

Dans l'ordre de la sériciculture, en accord avec le Conseil Supérieur et le Comité National de la sériciculture, la Compagnie a effectué une enquête approfondie sur la situation présente de la sériciculture en

(1) V. Roule : Instruction pour l'amélioration des étangs à carpes du Forez, 1919.

(2) Compte rendu du voyage d'études, à Belfort, en Alsace et en Lorraine.

V. aussi Conférences de MM. les professeurs Roule, Kreitzmann et Leger, à l'Exposition agricole de Lyon, 1924.

France et en Italie. Ces études en Italie ont abouti à la publication d'un rapport qui a été largement distribué dans tous les centres producteurs.

Munie de ces documents, elle a entrepris une active propagande en créant une pépinière de 60.000 mûriers et en distribuant de nombreux prix. Elle a organisé, en 1925, sous les auspices de la Fédération de la soie et du Comité national de la sériciculture, une mission d'études sérícicoles, en Italie, dont le compte rendu a été publié par l'Office régional agricole du Midi. Indiquons enfin que, d'accord avec l'Office national sérícicole, le service agricole du P.-L.-M. a collaboré à la réalisation d'un film documentaire sur la séríciculture.

On ne saurait trop vivement féliciter le P.-L.-M. de ses initiatives en faveur de la séríciculture. Les plantations de mûriers sont une grande richesse de la Vallée du Rhône. Mais la décadence de l'industrie sérícicole tient à des causes trop profondes et trop lointaines, sur lesquelles nous nous sommes abondamment étendus, pour que l'action la plus diligente et la plus éclairée du Service agricole suffise à faire le miracle d'une résurrection. Un insuccès dû à la fatalité même ne saurait faire oublier les beaux résultats obtenus par ce service en ce qui concerne l'accroissement de la production des fruits et des légumes.

Education des producteurs.

Le Service agricole organise, dans des centres judicieusement choisis, des conférences, à la fois théoriques et pratiques, où sont traitées toutes les questions pouvant intéresser les agriculteurs : préparation du sol, choix des semences, plantations, taille, greffage, lutte contre les parasites, emballage et vente des produits, etc. Les conférences sont complétées par la distribution de notices et par la projection de films cinématographiques. Des brochures sont répandues dans la campagne ; elles composent une série intitulée : « Publications agricoles de la Compagnie P.-L.-M. ». Des missions d'études sont organisées en France et à l'étranger.

Il y a lieu de signaler particulièrement la fondation, en 1922, d'une école pratique de séchage de fruits à Chassiers (Ardèche), et la création dans les cantons du département de l'Isère de cours de greffages d'arbres fruitiers.

A l'éducation des producteurs le P.-L.-M. a contribué aussi par sa collaboration à la réalisation de divers films documentaires (présentation et emballage des produits horticoles, sériciculture, présentation et emballage de la fleur, la noix et le cerneau, présentation et emballage des fruits et légumes du printemps ; traitements insecticides des arbres fruitiers),

SOUS-SECTION B

Etudes et action commerciales.

La Compagnie suit de très près tout ce qui touche au commerce des produits du sol : acheminement, transports, statistiques générales des ventes, prévisions des récoltes, etc.

Son attention est surtout sollicitée par la recherche des débouchés. Elle a organisé, en 1920, à Saint-Marcellin (Isère), un congrès-exposition de la noix destiné à étudier les moyens propres à améliorer la production de la noix dans nos départements, à pousser au greffage, à développer notre marché d'exportation et à doter les producteurs et commerçants des appareils nécessaires à la préparation rapide de la noix et du cerneau.

Une exposition de la noix a présenté 62 lots différents de produits de France, de Mandchourie, de Californie, d'Espagne, d'Italie, de Roumanie et de Turquie. La Compagnie a vulgarisé les produits de son réseau en participant activement aux grandes manifestations horticoles et agricoles qui se sont produites en France et à l'étranger. On connaît l'intérêt de l'exposition ouverte à Lyon, tous les ans, au mois d'octobre. Elle occupe tout le rez-de-chaussée du Palais de la Foire et ses abords extérieurs, soit 16.000 mètres carrés. Les grands réseaux français sont invités par

le P.-L.-M. à y amener quelques produits des régions par eux desservies. A cette invitation ne manquent pas de répondre l'État, le P.-O., le Midi, l'Alsace-Lorraine et les Chemins de fer départementaux. La Compagnie P.-L.-M. a également pris part à de nombreuses expositions d'emballage.

On ne saurait trop insister sur l'importance des débouchés à notre époque. Le service agricole qui en est profondément persuadé suit d'une façon constante les besoins des marchés français et étrangers ; par des conférences et des tracts, il renseigne avec précision les expéditeurs, il les guide dans l'orientation désirable des productions, il leur indique les perfectionnements à apporter dans la présentation de l'emballage des produits de manière à flatter les goûts de la clientèle. Le service agricole s'est livré à une étude approfondie des marchés des pays rhénans, de l'Europe Centrale, des pays scandinaves, de l'Alsace-Lorraine et de l'Angleterre ; il suit avec attention le commerce des primeurs venant d'Italie. Il a organisé des voyages d'études propres à faire connaître les marchés étrangers à nos producteurs et à nos expéditeurs.

La question des débouchés est particulièrement importante en ce qui concerne les productions fruitières et légumières. Nous avons noté que, par suite du développement de ces productions, la consommation française ne constitue plus, à elle seule, un débouché suf-

fisant. Les primeuristes français doivent envisager de plus en plus l'exportation ; or, sur les marchés étrangers, ils rencontrent une redoutable concurrence. Cette considération a conduit le P.-L.-M. à modifier l'orientation de son service agricole qui porte désormais ses efforts moins sur l'augmentation de la production que sur son amélioration, sur l'étude des marchés étrangers, sur la technique de la présentation et de l'emballage.

En définitive, il n'est plus un côté de l'expansion agricole de la région qui ait été négligé par le P.-L.-M. Il est intervenu non seulement dans la technique agromique en vue d'une plus grande et d'une meilleure production, mais aussi dans la technique du commerce des produits agricoles. Nous allons le voir maintenant agir en faveur de l'expansion industrielle régionale.

CHAPITRE IV

La Compagnie P.-L.-M., et les productions industrielles

On se rend rapidement compte des services généraux rendus aux productions industrielles par une compagnie ferroviaire.

La Compagnie P.-L.-M. a fait tout ce qui pouvait dépendre d'elle — et c'est une constatation commune d'ailleurs à tous les réseaux — pour diminuer le prix des transports.

La mise en œuvre des tarifs dégressifs à proportion de la longueur du trajet parcouru, des tarifs par wagons complets et par trains complets a permis aux industriels d'expédier leurs produits, de recevoir leurs matières premières et leur outillage à des conditions relativement avantageuses. Le réseau a par là même remédié, dans la mesure de son pouvoir, à la cherté des transports. Car on ne saurait, à coup sûr, lui imputer l'exagération persistante et néfaste de l'impôt sur les transports. Le fisc peut répondre, non sans raison, qu'il a fait, lui aussi, ce qu'il a pu. Mais il est bien certain que l'intérêt des réseaux est identique à

celui des usagers et du pays tout entier. Cette solidarité d'intérêts réclame l'atténuation de l'impôt par paliers, puis sa suppression complète.

Lorsqu'on procède à des considérations générales, il convient aussi de souligner l'heureuse répercussion dans le domaine industriel de l'application du programme agricole du réseau. En développant par ses initiatives la culture mécanique, le P.-L.-M. a rendu service aux industries de fabrication des appareils de mécano-culture. En développant les industries agricoles, il a donné du travail aux industries coopérant à l'installation des établissements d'utilisation industrielle des récoltes (étuves, usines de séchage de fruits, fromageries, etc). En augmentant la richesse des populations agricoles, il a accru leurs besoins et leur capacité d'achat de tous produits manufacturés. Les échanges se sont ainsi multipliés entre les campagnes et les cités, et, inversement, entre les villes, les banlieues, les localités industrielles quelconques et les campagnes.

Il y a lieu, d'un autre côté, de noter que le P.-L.-M. n'avait point à faire l'éducation des producteurs industriels comme il a fait l'éducation des producteurs agricoles. Les chefs d'entreprise industrielle n'ont pas besoin d'être éclairés ; ils sont suffisamment avertis : ils ont leurs conseils techniques et commerciaux, leurs ingénieurs, leurs chefs de fabrication, leurs contre-

maîtres, leurs comptables, tout un personnel dont chaque individualité est spécialisée dans une tâche intellectuelle ou manuelle déterminée. Les mêmes compétences sont groupées dans les entreprises exploitées en société, autour des conseils d'administration ou autres organes de gestion. Professeur d'agriculture, le P.-L.-M. ne pouvait être professeur d'industrie.

Mais le rôle du réseau dans la mise en valeur des productions industrielles apparaît néanmoins comme très important et comme appelé à grandir sans cesse, si l'on considère son intervention multiforme, directe ou indirecte, présente ou future, dans ces productions elles-mêmes. Cette affirmation va recevoir sa preuve, non seulement dans le chapitre actuel, mais aussi dans le chapitre suivant consacré au P.-L.-M. et à l'aménagement du Rhône.

Pour le moment, examinons l'œuvre du réseau au triple point de vue, si attachant pour la vallée du Rhône :

- 1° de l'industrie de la soie ;
- 2° des industries électriques et hydro-électriques ;
- 3° des industries automobile, touristique et hôtelière.

SECTION I

L'INDUSTRIE DE LA SOIE.

En cherchant à réveiller la sériciculture engourdie, le P.-L.-M. a travaillé pour le relèvement de l'industrie nationale de la soie naturelle. Malheureusement, les causes de la décadence de la sériciculture, nous l'avons vu, sont trop graves pour que les louables efforts du réseau aient pu être couronnés de succès. De plus en plus, nous l'avons dit, la soie artificielle remplace la soie naturelle. La première se fabrique dans tous les pays européens, en France notamment : mais la France dépend encore, en ce qui concerne cette fabrication, de l'étranger. Dans le domaine de la soie artificielle, la production ne suffit pas à la consommation ; lorsque la soie artificielle sera arrivée à saturer le marché, l'aspect des industries de la soie sera peut-être complètement changé.

Quoiqu'il en soit, il était nécessaire de faire remarquer une fois de plus ici l'intervention du P.-L.-M. dans l'ordre de la sériciculture, puisque cette industrie agricole commande toute l'industrie de la soie naturelle.

Il nous sera permis de relater aussi les services par-

ticuliers rendus aux industries soyeuses, et aux régions qui vivent de celles-ci, pendant la période si âpre de 1914 à 1918. Au cours de la guerre, les difficultés de transport furent très graves pour les articles de soierie. Les chemins de fer étaient placés sous la tutelle militaire, qui n'admettait pas de dérogation aux règlements impérieux qu'elle édictait. Il est vrai que les industries de la soie, transportant de très grosses valeurs sous des poids réduits et de faibles volumes, n'eurent pas trop à souffrir de la suppression des gros transports qui n'avaient pas de rapport direct avec les approvisionnements militaires. Les caisses réduites d'articles de soierie pouvaient emprunter les trains de voyageurs. De plus, dès le 4 octobre 1914, les Chambres de Commerce de Lyon et de Saint-Etienne obtenaient de la Commission de réseau le transport de ces villes à Paris en grande vitesse de deux ou trois wagons par semaine (décision du 27 octobre 1914, qui devait rester en vigueur durant toutes les hostilités). L'industrie allait désormais acheminer ses produits d'exportation, vers les ports de l'Océan : Cherbourg, Saint-Nazaire, Bordeaux, à défaut de Boulogne, Dieppe et le Havre, rendus inaccessibles par les opérations militaires. Les risques nouveaux de torpillage aggravaient les frais de voyage : des assurances maritimes étaient devenues nécessaires ; mais, en définitive, malgré des craintes très légitimes, la soierie maintenait sa vie

d'outre-mer, alors que des produits beaucoup plus utiles à la défense du territoire n'avaient pas droit à circuler librement à l'intérieur des réseaux français (1).

(1) Guitten, *Loc. cit.*, p. 150.

SECTION II

LES INDUSTRIES ÉLECTRIQUES ET HYDRO-ÉLECTRIQUES.

Le développement des industries électriques et hydro-électriques, qui nous a déjà occupé et nous retiendra encore dans la suite, va être maintenant examiné dans ses rapports avec l'électrification des voies ferrées.

La rareté et le coût élevé des capitaux ont arrêté presque complètement les programmes d'électrification des grandes Compagnies de chemins de fer. L'amélioration monétaire n'a pas encore permis une reprise sérieuse des travaux. Le programme initial établi en 1920 prévoyait l'électrification d'environ 9.000 kilomètres de lignes, c'est-à-dire le cinquième de l'ensemble de nos réseaux, sans tenir compte de la banlieue parisienne. Actuellement, 1.200 kilomètres de lignes sont équipés et exploités, plaçant la France au second rang des pays européens, après la Suisse et avant l'Allemagne et l'Italie. Le réseau français le plus avancé est celui de la Compagnie du Midi, vient ensuite la Compagnie d'Orléans. Quant au programme de la Compagnie P.-L.-M., il porte sur 2.500 kilomètres environ. La première ligne transformée sera celle de Culoz à Modane, dont la section Chambéry-Montmé-

lian, déjà équipée, sert actuellement aux essais. Le P.-L.-M. a procédé à des essais de locomotives électriques, à grande vitesse, de types nouveaux, et surtout à des essais très satisfaisants de prise de courant par troisième rail, ce système constituant une nouveauté pour l'exploitation d'une grande ligne et l'emploi d'une tension de 1.500 volts.

L'action stimulatrice de l'électrification des Chemins de fer sur les productions industrielles est de toute évidence. Les industries électro-métallurgiques, électro-chimiques, électro-mécaniques, et, généralement, toutes les industries de la construction électrique sont appelées à en bénéficier.

Après un développement remarquable pendant quelques années, la situation de ces industries est devenue mauvaise. La guerre avait favorisé la multiplication des ateliers qui trouvèrent ensuite des débouchés dans la reconstruction des régions dévastées et dans le gonflement des exportations, déterminé par la dépréciation de notre monnaie. Mais les régions dévastées ont été rendues à la vie ; la nécessité de renouveler les stocks avec des devises coûteuses a diminué les exportations ; la concurrence a obligé les constructeurs à consentir aux exploitants des prix trop réduits ; la qualité du matériel en a souffert. Faute de débouchés, on n'a plus construit de gros matériel, mais seulement du matériel courant. C'est surtout de la pénurie de

débouchés qu'a pâti la construction électrique. Or l'électrification des Chemins de fer vient lui offrir un large débouché.

Les industries de l'électricité sont alimentées soit par l'énergie de provenance thermique, soit par l'énergie de provenance hydraulique, soit par l'une et l'autre. L'électrification des Chemins de fer est de nature à imprimer de l'essor aux entreprises hydro-électriques à un double point de vue. D'une part, il y a lieu d'envisager la houille blanche comme génératrice de l'énergie nécessaire pour électrifier les voies ferrées (1). D'autre part, le travail nouveau fourni aux industries de la construction électrique par cette électrification doit amener ces dernières à recourir à l'énergie de provenance hydraulique. Le plan d'aménagement du Rhône, en ce qui concerne l'utilisation de sa puissance hydraulique, que nous exposerons ultérieurement et dans lequel la Compagnie P.-L.-M. est intéressée à divers titres, ouvre d'ailleurs de splendides perspectives à toutes les industries, quelles qu'elles soient, des régions rhodaniennes.

Au surplus, on sait que le courant d'énergie et de lumière peut être transmis à de grandes distances, dont la limite n'est pas d'ordre technique, mais d'ordre

(1) V. Parodi : L'Utilisation rationnelle au point de vue technique de la houille blanche pour l'électrification des chemins de fer. Rapport au 3^e congrès de la houille blanche, 1925.

économique, non seulement aux différentes parties d'une même usine, mais à des usines très éloignées les unes des autres. Et ce n'est pas uniquement à des usines que le courant peut être fourni. Grâce à l'extrême divisibilité de l'énergie électrique, la même source peut envoyer un millier de chevaux à une fabrique ou à une entreprise de transports, cinq ou six chevaux à un petit atelier, un quart de cheval pour actionner la machine à coudre d'une ouvrière à domicile, la machine rotative à polycopier d'un bureau ou d'une maison de commerce, etc. Cette souplesse merveilleuse de l'électricité, transportable, divisible, applicable aux objets les plus divers, permet à une même chute de traîner des tramways, d'éclairer une ville et des particuliers, de fabriquer des explosifs, de raffiner de l'acier, de battre du blé ou de couper des racines dans une ferme, tout en fournissant de la force à l'atelier du tisseur à domicile, du tailleur en chambre ou du forgeron de village. Supposons donc, non plus une chute, mais une entreprise qui reçoit, pour les multiples besoins de son exploitation, une certaine quantité d'énergie hydro-électrique ; si cette quantité excède ses besoins, elle peut elle-même diviser et transmettre l'énergie à d'autres entreprises de diverses natures. Ainsi se comportera une Compagnie de chemin de fer électrifiée ayant un excédent d'énergie. Ainsi agira le P.-L.-M., le cas échéant, afin de contribuer au progrès

des industries de la Vallée du Rhône, à l'électrification des campagnes. Vendant ou louant l'énergie, il servira les intérêts généraux en même temps que les siens. Et c'est un dernier point de vue, non négligeable, de l'électrification, qui montre la solidarité de l'évolution industrielle générale et de l'évolution des compagnies de chemins de fer, cette solidarité tendant elle-même à élargir le rôle des compagnies dans l'économie de la région et de la nation.

SECTION III

LES INDUSTRIES AUTOMOBILE, TOURISTIQUE ET HOTELIÈRE.

La concurrence des transports automobiles pose, devant l'industrie ferroviaire, un problème qui, loin d'être spécial à la France, préoccupe un certain nombre de nations, telles que l'Angleterre, l'Allemagne, la Suisse, les Etats-Unis.

Le développement de l'automobile ne pouvait, en effet, manquer d'exercer une répercussion sur les recettes des voies ferrées. Pour le transport des voyageurs, l'automobile devient économiquement avantageuse à partir de trois ou quatre voyageurs ; elle est encore commode, sinon avantageuse, pour le voyageur isolé. Enfin, les transports automobiles en commun enlèvent de leur côté au trafic ferroviaire une partie de sa clientèle voyageurs, surtout les jours de fête ou de réunion, d'autant qu'ils sont moins frappés d'impôts que la voie ferrée. Quant aux marchandises, le transport automobile se prête fort bien aux livraisons dans un rayon de 50 à 100 kilomètres, supprimant, au profit du client, les délais et les frais accessoires, et il facilite une liaison avec la voie d'eau que l'on a souvent reproché aux chemins de fer de n'avoir rien fait pour assurer.

A la concurrence automobile, l'industrie ferroviaire,

française ou étrangère, a cherché à remédier par trois méthodes différentes, mais susceptibles d'être combinées entre elles.

1° Tantôt les réseaux luttent par des réductions de tarifs sur les parcours plus particulièrement menacés ;

2° Tantôt ils protestent contre l'élévation des impôts grevant les transports par voie ferrée, la situation relativement privilégiée à cet égard des transports automobiles, et réclament l'assimilation fiscale de tous les modes de transports.

3° Tantôt ils créent eux-mêmes des services de transports automobiles.

La combinaison du rail et de la route est une formule à laquelle le comité des grands réseaux s'attache de plus en plus. La Compagnie du Midi a été, en 1928, autorisée par le ministre à constituer une société spéciale : la Société des transports auxiliaires des chemins de fer du Midi, dont l'objet essentiel sera d'assurer, soit directement, soit avec le concours de certains exploitants actuels, des services publics automobiles dans les départements desservis par le réseau.

Cet exemple a été suivi par les autres réseaux notamment par le P.-L.-M.

Mais, sans attendre la constitution de ces sociétés auxiliaires sous le contrôle et avec la participation financière des compagnies, certains réseaux ont développé leurs services d'auto-cars.

C'est ainsi que le réseau routier parcouru par les auto-cars P.-L.-M. dépasse aujourd'hui la longueur de son réseau de voies ferrées. Ce réseau d'auto-cars est établi dans toutes les régions desservies par le P.-L.-M. (1). Si nous considérons particulièrement la Provence, nous voyons fonctionner les services d'auto-cars suivants :

Au départ d'Avignon :

Avignon-Vaison-Orange.

Avignon-Mont-Ventoux.

Avignon-Fontaine-de-Vaucluse.

Avignon-Arles-Les Baux.

Avignon-Uzès-Nîmes-Pont-du-Gard.

Avignon-Aigues-Mortes-Les-Saintes-Maries.

Au départ de Nîmes :

Nîmes-Arles-Les Baux.

Nîmes-Le-Grau-du-Roi-Aigues-Mortes.

Nîmes-Pont-du-Gard.

Nîmes-Pont-du-Gard-Uzès.

Au départ d'Arles :

Arles-Saintes-Maries-Aigues-Mortes-Nîmes.

(1) Le nombre de kilomètres effectués par les autocars du P.-L.-M., qui était en 1919 de 230.000, est aujourd'hui de l'ordre de 3 millions. Quant au nombre de voyageurs transportés, il est passé de 40.000 environ en 1919 à plus de 300.000.

Arles-Les Baux.

Arles-Pont-du-Gard.

Cette activité se manifeste de même et surtout dans la région des Alpes, du Dauphiné ; dans les régions plus particulièrement privées de voies ferrées. Et l'on a vu ainsi un service d'auto-cars relier Valence au Puy, bien que les frais d'exploitation aient été de beaucoup supérieurs aux bénéfices réalisés.

Ces services révèlent un plan judicieux d'exploitation touristique de la région. En stimulant le tourisme, le P.-L.-M. stimule toutes les industries qui vivent du tourisme, spécialement l'industrie automobile et les industries annexes à celles-ci ainsi que l'industrie hôtelière. Le tourisme fait naître l'hôtel, mais l'hôtel, à son tour, multiplie les voyages et la circulation des automobiles. Déplacements automobiles de plus en plus nombreux et fréquents, augmentation du nombre des hôtels, sont propres à faire vivre sans cesse davantage les villes et localités, à donner du travail à tous les éléments de leurs populations, à mettre en valeur leurs ressources et richesses de toutes sortes, industrielles et agricoles. La circulation des nationaux et des étrangers dans une région est un facteur important de prospérité pour celle-ci (1).

(1) « L'Européen » : L'Invitation au voyage et l'économie nationale, n° du 7 juillet 1930.

Qu'on nous permette un exemple emprunté à une région autre que la Vallée du Rhône. Il s'agit de l'île de Beauté. La compagnie P.-L.-M. a développé ses services d'auto-cars en Corse. Or, les hôtels de Corse ont des difficultés à s'approvisionner en fruits, légumes et produits de laiterie. Le P.-L.-M. a établi un programme d'encouragement à la production, dans l'île, de ces denrées de première nécessité ; elle a créé des vergers de démonstration, elle a participé, dans la région de Calvi, à l'organisation d'une laiterie modèle et d'une exploitation maraîchère. Voilà qui prouve, d'une part, que le tourisme et l'hôtellerie sont des facteurs de développement régional, d'autre part, que les intérêts du réseau ferroviaire coïncident avec ceux des producteurs régionaux.

Nous avons parlé de l'action stimulante du tourisme sur l'industrie automobile et les industries annexes. Il y a lieu de mentionner ici les industries nouvelles qui se rattachent au « camping », si à la mode aujourd'hui : home-roulants, tentes, mobilier de campement, instruments et accessoires de toutes sortes, et, à la vérité, il ne nous paraît pas à craindre que le « camping » à pied et en canot cause un grand dommage au camping en automobile : il n'est pas à redouter davantage que le « camping » fasse grand tort à l'hôtel. Ces diverses formes d'activité sportive et industrielle semblent plutôt devoir se compléter et s'entr'aider au profit de la vie régionale.

Notons aussi que, non seulement le P.-L.-M. contribue grandement, par la multiplication de ses services d'auto-cars, au développement de l'industrie hôtelière, mais qu'il se livre lui-même à cette dernière. Les hôtels P.-L.-M. du Mont-Revard, l'hôtel P.-L.-M. de Combloux où les touristes se donnent rendez-vous à la belle saison pour admirer la chaîne complète du Mont-Blanc, les hôtels terminus du P.-L.-M. à proximité immédiate des gares, sont justement renommés.

Si le transport automobile des voyageurs est en heureux et continuels progrès, le transport automobile des marchandises se trouve, en ce qui concerne les réseaux de chemin de fer, dans un état relativement embryonnaire. La combinaison du rail et de la route est pourtant d'une évidente utilité, pour l'agriculture et l'industrie, lorsqu'il s'agit de l'acheminement des produits, des matières premières et de l'outillage, au lieu de destination. Le transporteur ferroviaire a le plus grand intérêt à ne pas négliger ce service et à l'assumer, soit seul, soit en prenant des participations dans des entreprises destinées à le procurer. Il ne faudrait pas croire, cependant, que les réseaux se désintéressent de cette question. Ils l'étudient avec tout le soin qu'elle comporte. Ils se préoccupent actuellement de mettre au point un dispositif assurant, sans manipulation intermédiaire de la marchandise, son transport combiné par chemin de fer et automobile, et, à

l'étranger, particulièrement aux Etats-Unis et en Angleterre, le problème a reçu sa solution : c'est le système des wagons à « containers ». Nous avons le plaisir de constater qu'il en existe déjà en France, notamment sur le P.-L.-M., où ils sont employés pour le transport des fleurs, fruits et légumes.

CHAPITRE V

La Compagnie P.-L.-M. et l'aménagement du Rhône.

Quiconque se préoccupe de la mise en valeur des productions agricoles et industrielles de la Vallée du Rhône, et du rôle de la compagnie P.-L.-M. dans cette œuvre, ne peut manquer d'être séduit par la vaste conception de l'aménagement du Rhône en vue de la navigation, de l'irrigation et de la production de la force motrice.

Tout le système repose sur la houille blanche qui, grâce à des installations de barrages, donnera l'eau réclamée par tous les emplois agricoles, fournira des tronçons de voie navigable qu'on rendra accessibles par des écluses, permettra la création d'usines hydro-électriques. Toute la face du monde rhodanien, agricole et industriel, en sera renouvelé. Ce sera un jallissement de forces nouvelles. Et, pour ne considérer que la navigation, on verra des chalands de 1.000 tonnes circuler de Marseille à la Suisse, détournant sur les ports méditerranéens une partie du trafic de

cette dernière, qui va aujourd'hui vers les ports allemands.

A cette œuvre la compagnie P.-L.-M. ne saurait rester étrangère. Ses intérêts s'identifient trop à ceux de la région et de la nation pour qu'elle n'y collabore pas et n'en bénéficie pas (1).

Nous voudrions retracer l'histoire déjà longue et les progrès de la question de l'aménagement du Rhône, puis faire ressortir la participation du P.-L.-M. à ce grand travail et les conséquences de cette participation.

(1) V. « Revue des Rhodaniens » : L'Or du Rhône, numéro mars-juin 1930. Compte rendu de la Journée de l'aménagement et des intérêts du Rhône, 5^e congrès du Rhône, tenu à Valence, le 8 décembre 1929, sous la présidence de M. Léon Perrier, Sénateur, ancien Ministre, Président de la Commission Parlementaire et interdépartementale pour l'aménagement du Rhône, en présence de toutes les personnalités du monde politique, agricole et industriel de la Vallée du Rhône et notamment de M. Guillermond, Inspecteur principal de la Compagnie P.-L.-M.

SECTION I

HISTORIQUE DE LA QUESTION.

C'est une vieille question que celle de l'aménagement du Rhône (1). Son histoire peut se diviser en deux phases : la première, qui va du milieu du xix^e siècle à 1919, est marquée par ce fait qu'on poursuit principalement, sinon exclusivement, un but d'irrigation ; la seconde, qui commence en 1919 et aboutit à la loi de 1921, est, au contraire, caractérisée par cette idée que le plan d'aménagement est conçu au triple point de vue de l'utilisation de la force motrice, de la navigation et des emplois agricoles. Mais on se trouve toujours dans le domaine des conceptions qui, même affirmées législativement, ne se confondent nullement avec les réalisations. Quand verrons-nous s'ouvrir l'ère de ces réalisations ?

En attendant, remontons aux origines de la question et suivons les étapes qu'elle a parcourues. Dès 1847, l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées, Aristide

(1) Laffitte, : L'Expansion économique de la France, par l'amélioration et le développement de ses moyens de transport, 1904. Frecon : La Navigation du Rhône, thèse Lyon, 1907. Reinaud : Utilisation du Rhône pour les forces motrices et l'irrigation, thèse Paris, 1910. Roussillon : L'Utilisation du Rhône au point de vue de la navigation et de l'irrigation, thèse Paris, 1914. Mahl : L'Avenir de la Vallée du Rhône. Aménagement du

Dumont, proposait de prélever une partie des eaux du fleuve pour arroser, non seulement sa vallée, mais la plaine du Bas-Languedoc. Il attacha son nom et dévoua sa vie à cette idée. Mais malgré une propagande active, il ne parvint à y intéresser vraiment l'opinion qu'après la guerre de 1870-1871, lorsque le fléau phylloxérique détruisit entièrement les vignobles qui avaient fait jusqu'alors la richesse de nos départements méditerranéens.

Alors le Midi chercha d'autres cultures que la vigne : pour s'y livrer, sous son soleil ardent, il lui fallait de l'eau. Les projets de l'ingénieur Dumont lui en offraient. Sous l'Assemblée Nationale et les Chambres qui suivirent, plusieurs commissions parlementaires et extraparlémentaires les examinèrent.

C'est au nom de la navigation que les objections les plus vives furent élevées contre les canaux d'irrigation dérivés du Rhône. Les représentants de la ville de Lyon et de la région avoisinante étaient violemment hostiles au projet Dumont. Le service de la navigation du Rhône s'opposait à tout commencement d'exécution tant que les travaux d'amélioration du cours du

Rhône entre la mer et la frontière suisse pour la navigation et la production de la force motrice, 1918. Bordeaux : L'Aménagement du Rhône, thèse Lyon, 1919. Villetard : L'Aménagement du Rhône : État actuel de la question. La Compagnie nationale du Rhône en formation. Rapport 1922. Marseille. Société pour la défense du Commerce et de l'Industrie.

fleuve ne seraient pas achevés et le Conseil général des Ponts-et-Chaussées émettait, en 1875, l'avis suivant : « Avant de procéder à l'exécution du canal projeté, il y a lieu d'attendre, non seulement que les voies et moyens nécessaires à l'amélioration du Bas-Rhône aient été créés, mais encore que les travaux soient arrivés à un degré d'avancement qui permette d'en considérer le succès comme assuré ». Dès cette époque, cependant, l'antinomie entre l'irrigation et la navigation ne paraissait pas à tout le monde complètement irréductible. En 1872, il était admis dans le rapport d'une Commission des Ponts-et-Chaussées, à laquelle fut soumis l'avant-projet de canaux d'irrigation dressé par Dumont, que : « la navigation n'éprouverait aucun préjudice d'une diminution de 60 mètres cubes par seconde pendant la saison d'irrigation » ; on faisait seulement cette réserve que le volume d'eau à dériver devrait être réduit à 33 mètres cubes au moment de l'étiage ; Dumont ne demandait, d'ailleurs, que 35 mètres. En 1875, une nouvelle commission officielle déclarait : « qu'il y aurait quelque danger pour la navigation à autoriser un prélèvement entraînant une réduction possible, quelque légère qu'elle fût, du tirant d'eau sur les hauts-fonts actuels, et qu'il faut subordonner l'exécution du canal à l'achèvement des travaux entrepris pour l'amélioration du Rhône ». Mais elle ajoutait aussitôt : « Ces travaux ne sauraient tar-

der à recevoir l'impulsion qu'ils réclament depuis longtemps, et, comme il est reconnu qu'une fois le Rhône amélioré, la dérivation ne nuirait pas à la navigation, la Commission a abordé l'examen des avances et sacrifices à l'œuvre projetée ».

Pour assurer la construction et l'exploitation des canaux d'irrigation, divers systèmes avaient été proposés. Dumont préconisait : ou de faire exécuter le canal principal par l'Etat en laissant à la charge des propriétaires intéressés, réunis en 21 associations syndicales, les canaux secondaires et tous les canaux de distribution, ou de faire du tout, l'objet d'une concession. Dans les commissions qui examinèrent le projet, on émit d'abord l'avis de concéder le canal principal seul, les canaux secondaires étant laissés à la charge des syndicats ; ceux-ci auraient perçu, au profit du concessionnaire principal, une redevance par hectare arrosé ; ils auraient eu à leur profit les produits des francs-bords, de la vente des chutes d'eau et les redevances pour eaux continues et eaux de luxe. L'enquête d'utilité publique, qui eut lieu en 1874, montra que la construction des canaux secondaires par des syndicats ne rencontrait guère d'adhérents ; c'était là, en effet, une tâche encore très lourde pour une région où le phylloxéra commençait à tarir les ressources. On décida alors de faire construire par un concessionnaire, et le canal principal et les canaux secondaires

ou de distribution ; les syndicats locaux n'auraient plus à pourvoir qu'à l'entretien des canaux secondaires, à la répartition des eaux et à la perception des taxes ; mais, outre une redevance annuelle par hectare, ils percevaient, au profit du concessionnaire et en compensation des nouvelles charges imposées à celui-ci, une somme déterminée par hectare, ou une redevance annuelle supplémentaire. Tel fut le système adopté par le Conseil général des Ponts-et-Chaussées en 1875.

La loi du 20 décembre 1879 déclara enfin d'utilité publique « les travaux à faire pour l'établissement d'un canal dérivé du Rhône ou de ses affluents, en vue de l'irrigation de territoires situés dans les départements de l'Isère, de la Drôme, de l'Ardèche, de Vaucluse, du Gard et de l'Hérault ».

Durant l'année suivante, les études officielles furent activement poussées et aboutirent à un projet de loi ordonnant l'exécution d'un programme sensiblement plus vaste que celui de Dumont. En avril 1881, Sadi Carnot, alors ministre des Travaux Publics, déposa ce projet à la Chambre, qui le vota le 30 juillet de la même année. Mais la Commission sénatoriale et les ministères qui se succédèrent rapidement, apportèrent de nouvelles modifications. Le 25 juillet 1882, le Sénat, mal impressionné par ces tâtonnements, renvoya le projet au Gouvernement pour supplément d'études.

Depuis lors les Chambres n'en entendirent plus parler.

Après 1882, il fut fait plusieurs nouveaux projets, dont la plupart, très vastes, avaient pour but l'aménagement complet du Rhône et l'utilisation de ses eaux, non plus seulement pour l'irrigation, mais aussi pour la navigation et la production des forces motrices. C'étaient encore des vues d'avenir, des anticipations assez audacieuses dans l'état relativement peu avancé de la technique de la houille blanche.

L'opinion publique ne s'y intéressa guère. Le Midi, en particulier, qui avait pu reconstituer ses vignobles grâce aux plants américains résistant au phylloxéra, ne recherchait plus d'autres cultures que celle de la vigne. Dès lors, la construction des canaux du Rhône ne paraissait plus répondre à aucun besoin pressant, à aucun intérêt primordial. L'attention devait être ramenée sur les canaux d'irrigation par la crise viticole du début du xx^e siècle. Une fois encore le Midi pensa se livrer à des cultures autres que la vigne. En août 1907, les représentants des Chambres de Commerce, des Sociétés d'agriculture et de nombreux syndicats agricoles appartenant aux départements intéressés, se réunirent à Nîmes et décidèrent de fonder une association d'études et de propagande dite « Syndicat des canaux d'irrigation du Rhône ».

Examinant la question posée par cette manifestation, M. Pierre Leroy-Beaulieu écrivait à cette époque : « Si

les canaux du Rhône doivent réellement contribuer, pour une large part, à mettre un terme à la crise viticole, l'importance de la question n'est pas seulement locale mais nationale. Il est, en effet, bien évident que la France a intérêt à ce qu'une de ses cultures les plus riches ne tombe pas dans un marasme qui appauvrisse tous ceux qui s'y livrent ; elle a intérêt, elle qui n'a déjà pas trop de population, à ce que tout un groupe de départements ne voit pas ses habitants émigrer, faute de pouvoir vivre. Tout le pays sentirait le rude contre-coup de l'appauvrissement et du dépeuplement d'une des régions où se trouvaient les meilleurs consommateurs de presque tous les produits nationaux. Ces vérités sont si certaines qu'il est inutile d'y insister. Le problème qui se pose est donc, avant tout, celui-ci : l'exécution des canaux du Rhône est-elle de nature à améliorer, d'une façon sérieuse et durable, le sort des populations méridionales ? » (1). L'éminent économiste répondait de la manière la plus affirmative et qualifiait l'exécution des canaux du Rhône d'œuvre féconde entre toutes. Mais il ne regardait cette œuvre, comme tout le monde alors, que sous l'angle de la viticulture et de l'irrigation.

Les quelques projets postérieurs à 1882, qui avaient

(1) *Économiste français* : 5 octobre, 19 octobre, 27 octobre 1907. *La Crise viticole méridionale et les canaux d'irrigation dérivés du Rhône*.

envisagé, en même temps que l'irrigation, la navigation et la production des forces motrices, n'avaient guère été, nous l'avons remarqué, que des anticipations assez platoniques. Il fallut attendre la fin de la Grande Guerre pour que cette conception se précisât et gagnât de la faveur dans les esprits. A cette époque, la volonté de la nation victorieuse se tendit vers l'intensification des productions. Produire devint le mot d'ordre, dicté par la nécessité de réparer les ruines et le désir de remporter de nouvelles victoires sur le champ de bataille économique. D'autre part, la technique de la houille blanche était suffisamment avancée pour qu'on pût s'occuper utilement de l'aménagement d'un fleuve au point de vue hydro-électrique. Dans le projet gouvernemental et dans les travaux préparatoires (1), de la loi de 1921, le programme d'aménagement du Rhône est conçu au triple point de vue de l'utilisation de la puissance motrice, de la navigation et des emplois agricoles. Il s'agit, dit l'article 2 du projet, des objectifs suivants : « L'aménagement du fleuve, en vue de

(1) Travaux préparatoires : Chambre des Députés. Projet de loi du Gouvernement, 9 août 1919, Doc. II ème lég., annexe 6746. Rapport de M. Léon Perrier, 9 août 1919. Doc. II ème, lég., annexe 6719. Avis de la Commission du budget par Ch. Dumont, 9 août 1919. Doc. II ème. lég., annexe 6728. Avis de la Commission de l'agriculture, par François Fournier, 3 octobre 1919. Doc. II ème. lég., annexe 7028. Avis de la Commission des Travaux publics, des Chemins de fer et Voies de communications, 4 octobre 1919. Doc. annexe 7042. Discussion les 15 octo-

l'utilisation de sa puissance hydraulique et de l'exécution simultanée d'une voie navigable à réaliser par tronçons successifs ;

« L'amélioration ou la création de ports fluviaux, appelés à servir de centres de chargement, déchargement et transbordement de la voie d'eau sur la voie de fer, et réciproquement ;

« La détermination des surfaces qu'il est possible d'irriguer au moyen de l'eau du fleuve et l'exécution des ouvrages et installations nécessaires pour assurer l'irrigation de ces surfaces suivant un plan préalablement établi ;

« La construction des lignes de transport d'énergie qui assureront la liaison de toutes les usines génératrices entre elles et le transport de l'énergie à Paris ».

Le programme est affirmé comme indivisible. Cette indivisibilité ne résulte pas seulement des considérations d'ordre intérieur qui ont été développées devant la Chambre et, suivant lesquelles le principe d'indivisibilité a seul permis d'aboutir à une entente durable

bre 1919 et 16 octobre 1919, adoption le 17 octobre 1919. *Journal Officiel* des 16, 17 et 18, pages 5008, 5055 et 5117. Sénat. Transmission 17 octobre 1919. Doc. annexe 654. Rapport de M. Perchot, 18 juin 1920, Doc. annexe 255. Avis de la Commission des finances, par M. Milan, 2 avril 1921. Doc. annexe 227. Lecture de l'exposé des motifs, 17 octobre 1919. *Journal Officiel* du 18, p. 1723. Discussion le 24 mai 1921. Adoption le 25 mai. *Journal Officiel* des 25 et 26, p. 1174 et 1193.

entre des intérêts jusque-là divergents, comme aussi d'envisager les participations financières jugées indispensables à la réalisation du programme. Elle découle directement du fait que l'indivisibilité confère au projet toute sa signification et toute sa portée, en tant que première manifestation positive d'une politique d'ensemble appliquée au relèvement économique du pays.

Affirmée et mise en lumière à la Chambre comme au Sénat, dans les rapports aussi bien que dans les discussions, cette indivisibilité inspire la loi du 27 mai 1921 dont il importe de faire connaître la teneur.

L'aménagement du Rhône entre la frontière suisse et la mer sera réalisé au triple point de vue de l'utilisation de la puissance hydraulique, de la navigation, de l'irrigation et des autres emplois agricoles. En vue de cet aménagement, le fleuve est divisé en six sections comprises : la première entre la frontière suisse et le canal de Savière, la seconde entre le canal de Savière et l'embouchure de la Saône, moins la traversée de Lyon ; la troisième dans la traversée de Lyon ; la quatrième, entre les confluent de la Saône et de l'Isère ; la cinquième, entre les confluent de l'Isère et du Gardon ; la sixième, entre le confluent du Gardon et la mer. (Article premier).

L'ensemble des travaux à effectuer pour l'aménagement du Rhône fera l'objet d'une concession unique consentie à l'ensemble des collectivités. En cas d'im-

possibilité, on procèdera par concessions séparées, chacune d'elles portant au moins sur une section entière. La concession unique sera accordée par un décret délibéré en Conseil d'Etat et rendu sur la proposition des Ministres des Travaux Publics, des Finances et de l'Agriculture. En cas de concessions séparées, ces dernières seront accordées par une loi. A ce décret ou à ces lois seront annexés les statuts de la Société unique ou des sociétés qui devront être substituées aux concessionnaires après autorisation, et un cahier des charges fixant notamment : 1° le délai d'exécution des travaux de chaque section, et, le cas échéant, de l'ensemble du programme tel qu'il est défini ci-après ; 2° les conditions financières ; 3° les conditions de vente de l'énergie ; 4° les mesures nécessaires pour que, en cas de non renouvellement de la concession, tous travaux soient néanmoins entrepris et conduits jusqu'au terme de la concession dans l'intérêt bien entendu de l'aménagement intégral du fleuve, et, notamment, les règles d'imputation de l'amortissement des dépenses à envisager pendant les dernières années de la concession et le mode de participation de l'Etat à cet amortissement ; 5° les conditions à imposer, en cas de concessionnaires multiples, à chacun d'eux pour assurer, par une entente commune et sous la direction de l'Etat, la coordination nécessaire pour l'exécution des travaux collectifs et l'exploitation des services généraux qui

exigent une unité de direction. La durée de ces concessions est fixée à soixante-quinze ans (article deuxième).

Le même article trace le programme des opérations qui doit comprendre :

1° l'aménagement du fleuve, en vue de l'utilisation de sa puissance hydraulique et l'exécution simultanée d'une voie navigable à réaliser progressivement sur toute son étendue ;

2° l'amélioration, et, au besoin, la création de ports fluviaux correspondants avec, quand il y aura lieu, leurs raccordements aux voies ferrées d'intérêt général et local ;

3° la délimitation des périmètres irrigables, la fixation des quantités d'eau et d'énergie nécessaires pour les desservir, la détermination des points de prise et la construction des canaux primaires d'amenée des eaux et des stations de pompage ;

4° l'évaluation des réserves d'énergie à prévoir pour les utilisations autres que les irrigations ;

5° la construction des collecteurs de courant électrique assurant la liaison de toutes les usines génératrices entre elles et la jonction entre le réseau ainsi constitué et Paris.

L'article troisième décide que les dépenses totales pour la réalisation des travaux ci-dessus définis seront couvertes au moyen d'actions et d'obligations, le montant du capital-obligations autorisé ne pouvant à aucun

moment dépasser les neuf dixièmes des capitaux versés. Le capital-actions entièrement souscrit sera couvert par les collectivités ou établissements publics intéressés, les industries régionales ou les particuliers. Le capital-obligations sera constitué par des obligations qui devront être amorties en cinquante années au maximum, à partir du premier janvier qui suivra la fin des travaux que le service d'obligations considérées aura payés. L'Etat garantit l'intérêt et l'amortissement du capital-obligations dans les conditions suivantes : Le capital-actions pour toute section dont l'exploitation normale sera commencée depuis un an ne recevra aucune rémunération, les années où la garantie accordée par l'Etat aux obligations aura fonctionné. Lorsque la garantie de l'Etat n'aura pas joué pour les obligations, les actions auront droit à un premier dividende qui sera, au maximum, l'intérêt augmenté de deux points résultant du cours moyen de la rente 5 % perpétuelle, durant l'exercice considéré, réserve faite des conversions possibles de ce type de rente. Les superbénéfices seront constitués par les excédents d'exploitation qui subsisteraient après le prélèvement de l'intérêt et de l'annuité d'amortissement des obligations, de l'intérêt des actions déterminé comme il a été dit. Les superbénéfices seront attribués, dans une proportion de 20 % au capital-actions et de 80 % au remboursement sans intérêts des sommes que l'Etat aura versées

pour la garantie d'intérêts du capital-obligations, à quelque titre que ce soit. Après remboursement total de la dette de garantie, les superbénéfices seront partagés par moitié entre l'Etat et la ou les Sociétés concessionnaires.

L'Etat accordera à la société unique ou aux sociétés qui auront été substituées aux concessionnaires des subventions en capitaux appliquées aux travaux de construction des canaux primaires d'irrigation ou des stations de pompage. Ces subventions seront de neuf dixièmes de la valeur des ouvrages.

L'eau à prélever sur les canaux industriels ou navigables en vue des irrigations sera livrée à des prix fixés par le cahier des charges.

L'énergie destinée aux mêmes usages et aux autres usages agricoles sera payée par les associations ainsi que les groupements agricoles qui seront reconnus d'utilité générale par décrets délibérés en Conseil d'Etat et rendus sur la proposition du Ministre des Travaux Publics, d'accord avec le Ministre de l'Agriculture, à des prix réduits fixés par le cahier des charges.

Le Ministre de l'Agriculture, dans la limite des crédits qui lui sont ouverts chaque année par la loi de finances, pourra accorder aux associations agricoles des subventions en vue de faciliter la réalisation des entreprises envisagées, lorsque le prix de l'énergie sera

trop élevé pour le permettre. Les Statuts fixeront la composition du conseil d'administration de la société unique ou des sociétés qui auront été substituées aux concessionnaires après autorisation, et, en particulier, le mode de représentation de l'Etat, celui des collectivités ou des établissements publics intéressés, les modalités du concours financier de ces derniers, les dispositions prises pour la liquidation de la dette de garantie, s'il en reste en fin de concession.

Les représentants de l'Etat, des départements et des communes devront comprendre ensemble au moins les deux tiers des membres du Conseil d'administration et ceux de l'Etat seul les deux cinquièmes. Le président du Conseil d'administration sera désigné par l'Etat parmi ses représentants.

Aux termes de l'article 4, les départements, les communes et toutes autres collectivités ou établissements publics autorisés, à cet effet, par décret délibéré en Conseil d'Etat, peuvent être admis, soit groupés, soit isolément, comme concessionnaires ou comme participants dans les sociétés constituées, en vertu des actes de concession. Les services concédés aux industriels consommateurs d'énergie électrique ou d'eau peuvent être admis à faire partie de la ou des sociétés. La représentation de chacun dans les Conseils d'administration et les conditions de sa participation aux charges et

bénéfices de la ou des sociétés seront déterminées par les statuts de ces dernières.

La Société unique, dispose l'article 5, devra être constituée trois années au plus après la date de la promulgation de la présente loi ; passé ce délai, l'Etat pourra concéder séparément les diverses actions. La ou les sociétés doivent, sous peine de déchéance, soumettre, dans le délai de six mois, à dater de leur constitution, à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, le programme d'exécution de l'ensemble des travaux à exécuter, tels qu'ils sont énumérés à l'article 2.

L'article 6 dit que l'ensemble des travaux de l'aménagement général du Rhône ou de chaque section fera l'objet, après l'accomplissement des formalités réglementaires, d'un ou de plusieurs décrets, délibérés en Conseil d'Etat et déclarant leur utilité publique. Chaque décret déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les conditions d'établissement des ouvrages, ainsi que l'ordre et la durée maxima de leur exécution ; il fixera aussi les subventions allouées, le cas échéant, par l'Etat ; il déterminera les zones dans lesquelles il sera fait application des lois sur l'expropriation publique. Les projets définitifs seront approuvés par le Ministre des Travaux Publics, d'accord avec le Ministre de l'Agriculture, pour les travaux d'irrigation, sur la proposition de la ou des Sociétés

concessionnaires, et les travaux exécutés conformément au décret du 10 novembre 1882 relatif aux adjudications et marchés passés au nom de l'Etat.

La situation des usagers de la zone riveraine est prévue par l'article 7. Pendant un délai à partir de la déclaration d'utilité publique des travaux d'une section, qui ne saurait dépasser les deux tiers du temps fixé par le cahier des charges, pour la mise en service de la première usine à construire, il sera réservé aux usages de la zone riveraine une option à réaliser dans cette usine. Pour pouvoir utiliser ce droit d'option, les intéressés devront être en mesure de consommer effectivement la puissance demandée dans le délai d'un an à partir de l'époque où elle pourra leur être livrée, à la sortie de l'usine génératrice. Passé ce délai, les usagers de la zone riveraine ne pourront exercer l'option qui leur est réservée sur la puissance de la dite usine que jusqu'à concurrence du quart de la puissance en eaux moyennes restant disponible. En cas de concessions séparées, aussitôt que les trois quarts de la puissance moyenne de la première chute seront placés, il devra être procédé à l'aménagement d'une autre chute dans la même section. La troisième chute sera obligatoirement aménagée dès que les trois quarts de la puissance moyenne de la deuxième seront placés et ainsi de suite jusqu'à la dernière. Les usagers de la zone riveraine auront le droit d'option dont il s'agit sur la

puissance produite par chacune des chutes de la section au fur et à mesure de leur aménagement. Il est entendu, toutefois, que la puissance à fournir du fait de l'exercice du droit d'option pourra provenir d'une quelconque des usines de la section, pourvu que les conditions de livraison restent les mêmes que celles stipulées au contrat. Toujours en cas de concessions séparées, les droits d'option sur la puissance fournie par la dernière usine de chaque section cesseront de pouvoir être exercés aussitôt après le placement des trois quarts de l'énergie à fournir par cette usine. D'autre part, et par dérogation aux stipulations du présent article, dans le cas où le département de la Seine aurait conclu un accord avec les collectivités riveraines du Rhône, il aura option sur les forces électriques aménagées jusqu'à concurrence de 200.000 kilowatts, sans que cette option puisse porter sur plus des trois quarts de la force de chaque usine, compte tenu des suppressions ou des diminutions de puissance résultant du nouvel aménagement, lesquelles doivent être compensées intégralement avant tout prélèvement.

La zone riveraine dans laquelle les intéressés pourront exercer l'option définie ci-dessus est limitée aux départements riverains du fleuve. En aucun cas, l'énergie provenant des usines établies sur le Rhône ne pourra être transportée en dehors du territoire fran-

gais sans une autorisation spéciale donnée par une loi (article 8).

Les travaux seront conduits de telle sorte que l'aménagement de la force hydraulique, l'établissement de la voie navigable et la construction des canaux primaires d'irrigation et des stations de pompage soient toujours menés parallèlement dans les parties correspondantes du fleuve (article 9).

Les travaux d'ouverture de la voie navigable du Rhône entre Seyssel et la frontière suisse ne seront achevés qu'après un accord avec le Gouvernement helvétique, concernant l'amélioration de la capacité d'emmagasinement du lac Léman. Cette restriction ne fait pas obstacle à l'aménagement de cette même section au point de vue de l'utilisation des forces hydrauliques (article 10).

Un règlement d'administration publique était prévu pour l'application de cette loi.

Or, il y a si loin des conceptions aux réalisations que, depuis le vote de la loi de 1921, rien n'a été fait sur le Rhône même dont elle prévoyait l'aménagement et l'organisme financier (Société unique de collectivités), dont elle imposait la création dans un délai de trois ans n'a pas été constitué.

Au Congrès des Chambres de Commerce françaises de la Méditerranée, organisé par la Chambre de Commerce de Marseille et la onzième région économique,

et tenu fin septembre 1928, le problème de l'aménagement du Rhône a été évoqué largement. M. Henri Brenier, Directeur Général de la Chambre de Commerce de Marseille, dans un rapport du plus haut intérêt (1), a exposé aux congressistes l'état de la question et les raisons d'en hâter la solution. Le rapporteur cherche d'abord à expliquer l'inaction qui a suivi l'œuvre législative de 1921. Le premier motif de cette inertie tient aux difficultés financières générales de l'après-guerre, à l'importance du capital-actions à réunir (360 millions) et à l'importance de l'appel prévu au Crédit public, inusité pour ce genre de travaux, et d'un ordre de grandeur sans précédent, ainsi qu'à sa forme : obligations pouvant être émises jusqu'à concurrence de dix fois le montant du capital-actions et garanties par l'Etat sous certaines conditions. Sur un total de 3.600 millions, auquel étaient estimés les travaux en 1921, on devait en émettre une première tranche fixée à 1.150 millions de francs, et cette tranche eût pu, non seulement sans inconvénient, mais avec avantage, être réduite.

Un autre motif de non aboutissement de la loi de 1921, c'est que celle-ci a mis en œuvre une conception et un organisme d'une forme nouvelle en France et

(1) V. L'Analyse de ce rapport dans « l'Economiste Français » 29 décembre 1928.

d'une création intrinsèquement difficile par tous les problèmes d'ordre administratif et juridique qu'elle soulève : une concession unique à un ensemble de collectivités : conseils généraux de la Vallée du Rhône, Villes (Paris, Lyon, Marseille, etc.), Chambres de Commerce, Compagnie P.-L.-M., Sociétés industrielles et même simples particuliers.

Toutes ces collectivités étaient réunies parce que l'aménagement du Rhône comporte trois buts : installation de forces hydro-électriques, navigation, irrigation. M. Brenier démontre que les trois buts ne sont pas inconciliables, mais qu'ils ne peuvent recevoir leur pleine satisfaction que dans un certain ordre. Il ne faut pas que tout le monde veuille être servi en même temps, au détriment d'une bonne réalisation de l'ensemble. Il faut de la patience et de la discipline dans une affaire où l'intérêt national est en jeu.

L'aménagement du Rhône au point de vue navigation est possible et peut donner des résultats très supérieurs à la navigation actuelle, et ce point de vue est conciliable, au moins sur une grande partie, et des plus intéressantes du parcours, avec les chutes destinées à fournir la force hydro-électrique. La force hydro-électrique est estimée devoir donner un rendement analogue à celui d'une mine inépuisable de 4 à 5 millions de tonnes de houille.

Quant à la question de l'irrigation, l'Inspecteur

général de l'hydraulique agricole Troté a montré, en 1918, que l'irrigation par le Rhône aménagé peut se concilier, au point de vue technique, avec la navigation et avec la force. La surface qu'il s'agit d'irriguer et dans quelques cas d'assécher, représente 260.000 hectares, surtout dans les départements méridionaux. Il peut y avoir là un développement de richesse considérable. Découvrant les perspectives ouvertes par l'aménagement du Rhône, M. H. Brenier émet les idées suivantes : on a trop considéré le Rhône aménagé en fonction surtout de son trafic proprement français, or il est indispensable de le voir principalement en fonction du trafic méditerranéen et même du trafic mondial.

En ce qui concerne les produits méditerranéens, n'y aurait-il que ceux de l'Afrique française du Nord que déjà on se trouve en face d'un beau courant économique appelé à un large développement. Mais il ne s'agit pas seulement de ces ressources nord-africaines, si importantes et si intéressantes qu'elles soient.

« Les minerais espagnols et grecs, dit M. Brenier, la magnésie de l'Eubée, le coton égyptien (et plus tard, syrien, anatolien et mésopotamien), les céréales, légumes secs et bois de la Roumanie et de la Yougoslavie pourraient venir en bien plus grandes quantités à Marseille et être répandus dans son arrière-pays aménagé. Il ne saurait s'agir, pour le moment, des

céréales (blés, maïs, etc.), des terres-noires (tchernozion) de la Russie Méridionale. Mais il faut rappeler que leur exportation par les ports de la mer d'Azof et de la Mer Noire représentait plus de cinq millions de tonnes avant guerre, et que l'application des procédés plus modernes de culture et des engrais notamment (phosphates de l'Afrique du Nord, précisément) devrait permettre de doubler au moins les rendements, actuellement dérisoirement faibles (7 quintaux à l'hectare), des terres noires dont la superficie représente dix fois celle des emblavures françaises (60 millions d'hectares en Russie du Sud). Et nous ne parlons pas du blé sibérien, « le plus beau du monde », que le canal de la Volga au Don permettra d'amener au port de Rostov, ni des minerais de l'Oural et du Caucase.

« Mais nous devons insister sur les pétroles de Mossoul qui vont s'écouler par pipeline dans les ports syriens (ou palestiniens) et représenteront, paraît-il, à un moment donné, 2 millions de tonnes au moins. Sans les attendre, il y a les pétroles russes et roumains. Qu'est-ce qui peut empêcher de faire circuler sur le Rhône aménagé des chalands-citernes comme ceux qui circulent, en abondance toujours croissante, sur le Rhin ? Et cela pourrait représenter plusieurs centaines de mille, sinon plusieurs millions de tonnes. Signalons, en passant, que ces chalands-citernes ne

portent pas plus de 260 à 270 tonnes de pétrole sur le Haut-Rhin.

« Et ce n'est pas tout. Il faut considérer, encore une fois, le Rhône comme une artère mondiale. Depuis qu'il a l'honneur d'être Directeur Général des Services de la Chambre de Commerce de Marseille, c'est-à-dire depuis la guerre, le signataire des présentes lignes n'a cessé d'attirer l'attention sur cet aspect de la question, pour le port de Marseille comme pour son arrière-pays. Il ne se lassera pas de répéter que, suivant l'expression imagée du Sénateur helléniste Léon Bérard, qui a suivi la trace des Phéniciens dans toute la Méditerranée, Marseille est sur la « boucle du monde » (Suez-Panama). Cela veut dire qu'il passe à une distance d'environ 380 milles marins de Marseille, c'est-à-dire à une distance insignifiante pour un cargo moderne et lui permettant un détour peu dispendieux, non seulement tout ce qui circule dans la Méditerranée, venant du détroit de Gibraltar, ou y allant, mais toute la flotte mondiale qui emprunte le canal de Suez dans les deux sens ».

Le rapporteur de la Chambre de Commerce de Marseille montre que, tandis que nous demeurions inertes, l'Allemagne poursuivait l'aménagement de ses voies fluviales et l'extension de ses canaux.

Abordant la question du coût de l'entreprise, M. Brenier rappelle que, d'après les estimations effectuées en

1918, et en faisant les rectifications nécessaires, on peut avancer un chiffre d'environ six milliards. Chiffre important sans doute, mais à répartir sur une période de quinze à vingt ans et au sujet duquel il est possible d'envisager l'utilisation de la dette allemande.

Le jour où, par le Rhône aménagé, les marchandises lourdes de la métallurgie du Centre et de l'Est de la France, les potasses d'Alsace, etc., pourront venir s'offrir comme frêt de retour à Marseille, ce jour-là, Marseille reprendra son avantage naturel de la distance.

Cet avantage naturel se chiffre ainsi :

Distance Port-Saïd-Strasbourg (en kilomètres)	
Par Gibraltar, Rotterdam et le Rhin	6.792
Par Marseille et le Rhône aménagé	3.838
	2.954

Même en tenant compte de deux transbordements (Marseille et Saint-Symphorien où l'on prendrait la péniche de 300 tonnes), au lieu d'un seul à Anvers ou Rotterdam, l'avantage naturel reste énorme. Il s'agit aussi, bien entendu, que l'outillage, les conditions de travail et les tarifs soient aussi avantageux que dans les ports du Nord. Cela n'a rien d'impossible. Marseille prendra ainsi une part grandissante dans un trafic de ou pour l'Europe Centrale. Telle était la conclusion du rapporteur.

L'assemblée, après l'avoir entendu et discuté, émit le vœu qu'une commission soit nommée et que cette commission confie à un comité restreint de techniciens le soin de lui présenter des conclusions fermes pour une action prochaine, d'accord avec le Gouvernement et sous réserve des droits du Parlement.

Le quatrième Congrès du Rhône, tenu à Valence le 8 décembre 1929, fut plutôt une manifestation en faveur de l'aménagement du Rhône, mais elle remporta le plus brillant succès puisque peu après, M. le Sénateur Léon Perrier, qui la présida, déclarait : « Cette journée a été une affirmation de la cohésion, de l'unité de vue des populations intéressées à l'aménagement du Rhône, et cela est tout à fait réconfortant pour ceux qui ont la charge de mener cette grande œuvre à bonne fin » (1). Le « Petit Provençal », journal du Sud-Est, parlant de l'aménagement du Rhône, avait écrit : « Nous ne pourrions aboutir sans le concours résolu, je veux dire, enthousiaste de l'opinion ». Les journées du cinquième congrès qui se prolongea les 27 et 28 juin 1930, à Arles, 30 juin à Port-Saint-Louis et 1^{er} juillet aux Saintes-Maries et en Camargue, furent également très réussies. Les rapports de M. Dagallier, Inspecteur principal du P.-L.-M., notamment sur les transports des fruits et primeurs dans la Vallée

(1 et 2) V. « Revue des Rhodaniens », mars-juin 1930, *Op. cit.*, et juillet-septembre 1930.

du Rhône, de MM. Brénier et Léon Perrier, déjà antérieurement nommés, sur la nécessité d'un prompt aménagement du fleuve, traduisirent la pensée de l'unanimité des congressistes. Il est à signaler qu'à ces travaux participèrent avec beaucoup d'intérêt des représentants de la Suisse, dont M. Bron, député, ancien président du Conseil général de Genève (2). La foi dans l'avenir du Rhône enfin aménagé, exprimée avec cet enthousiasme que le « Petit Provençal » jugeait indispensable, n'est-elle pas déjà la mise en route morale de cette belle entreprise ?

Souhaitons que de semblables manifestations et de semblables études soient génératrices des réalisations. A celles-ci s'intéressent vivement non seulement les populations riveraines du Rhône, comme on vient de le voir, mais encore tous les producteurs et notamment ceux qui se livrent à l'exportation (3 et 4).

(3) V. Rostañ : Pour l'aménagement du Rhône, dans « l'Exportateur Français » du 14 novembre 1929 et du 16 janvier 1930.

V. aussi Bergeon : L'Aménagement du Rhône, œuvre nationale, dans « l'Exportateur Français » du 12 décembre 1929.

(4) L'ère si désirable de ces réalisations, que nous n'osions espérer si rapprochées se serait-elle enfin ouverte ?

Sur le point de terminer notre étude, nous apprenons que le dossier de l'aménagement du Rhône est enfin sorti de ses cartons poussiéreux et qu'un décret tout récent du 13 janvier 1931 — date qui comptera certainement dans notre histoire économique — vient d'être approuvé et signé en Conseil des ministres, sur l'initiative de M. Daladier, Ministre des Travaux Publics. Ce décret prévoit que la concession de l'ensemble des

travaux à effectuer pour l'aménagement du Rhône sera accordée par décret à une société unique dite « Compagnie Nationale du Rhône », groupant les collectivités, départements, communes, syndicats de communes, chambres de commerce et chambres d'agriculture, les établissements publics et les usagers intéressés. Il y est précisé que pour chaque tranche de travaux et successivement il sera passé une convention particulière et dressé un cahier des charges spécial dont les dispositions essentielles sont d'ores et déjà délimitées. De même sont prévus en outre le mode de représentation de l'Etat au sein de ladite Compagnie et les conditions de la participation financière des collectivités et établissements publics. C'est déjà par conséquent une mise en application des textes législatifs que nous avons précédemment détaillés. Et l'on ne peut que se réjouir pour l'avenir de la « Vallée du Rhône » et du pays tout entier de voir les Pouvoirs Publics se décider enfin à passer aux actes.

SECTION II

PARTICIPATION DU P.-L.-M. — SES CONSÉQUENCES

La place du P.-L.-M. était naturellement marquée dans la Compagnie Nationale du Rhône. Aux termes de la loi du 27 mai 1921, le P.-L.-M. figure au nombre des collectivités concessionnaires des travaux à effectuer ; il est ainsi appelé à couvrir le capital-actions, à prendre part aux superbénéfices, à être représenté dans le Conseil d'administration de l'entreprise. Il est ainsi investi par le législateur de la mission de mettre en valeur maxima les régions rhodaniennes. Car il n'est plus niable que l'aménagement du Rhône imprimera aux productions agricoles et industrielles un magnifique élan.

L'activité du P.-L.-M. se présente sous un double aspect. En prenant part à la création et au fonctionnement de la gigantesque entreprise considérée, il sera l'organisateur d'un formidable outillage nouveau, d'une puissance productrice inconnue et dont le degré semble défier tous les calculs présents. L'accroissement de forces et de richesses, régionales et nationales, dont il aura été le facteur direct et important, aura pour conséquence d'amplifier dans une large mesure son

trafic et tous les services qui se rattachent à son rôle de transporteur.

C'est ce que nous voudrions mettre en lumière.

Avant tout, essayons de préciser autant que possible les transformations et les progrès que l'œuvre envisagée doit apporter dans le domaine agricole et dans le domaine industriel.

L'aménagement de nouveaux terrains de culture, par irrigation et assèchement, quel que soit son importance, paraît être d'un intérêt relativement secondaire. Ce qui est essentiel, c'est la possibilité d'industrialiser la culture sur de larges surfaces, en mettant à la disposition de l'agriculture la force motrice à bas prix qui lui permettra, bien au delà de la zone des irrigations faites avec l'eau du Rhône, d'irriguer elle-même ses terres en utilisant toutes les ressources hydrauliques locales dont un petit moteur électrique rendra possible l'emmagasinement dans un réservoir distributeur : mares, étangs, ruisseaux, ruisselets d'eaux vives, nappes souterraines, etc., et d'actionner elle-même ses machines agricoles sans le secours de main-d'œuvre. Ce qu'il faut voir encore, c'est l'action indirecte, mais efficace, que l'énergie motrice extraite du fleuve apportera à l'agriculture en favorisant la fabrication du matériel agricole et de l'engrais azoté dans des usines empruntant leur force au réseau du Rhône, et en facilitant l'installation et le fonctionnement des

établissements ayant pour objet le traitement des produits de la culture : fermes agricoles, caves, huileries, féculeries, distilleries, etc. Peut-être l'agriculture retirera-t-elle plus encore de l'aménagement du Rhône, si l'on arrive à mettre au point un procédé pratique d'électrisation du sol. Celle-ci a été expérimentée avec succès en Angleterre, où l'on a obtenu des augmentations surprenantes du rendement des cultures, spécialement des cultures de légumes et de fruits. Il s'agit d'une méthode de fertilisation par décharges électriques aériennes et qui dispenserait, dans une large mesure, d'ajouter au sol des engrais chimiques. Cette application de l'électricité est encore dans le domaine de l'étude. Anticipation aujourd'hui, elle sera demain réalité. Mais avant que les campagnes en bénéficient, l'agriculteur peut apprécier d'ores et déjà, indépendamment des facilités que l'énergie électrique lui apportera pour le travail de la terre et celui de la ferme, toutes les commodités et tout le bien-être assurés par la distribution de l'électricité : lumière, ventilation, chauffage domestique, adduction rapide et économique d'eau potable puisée dans la propriété même au moyen de petites moto-pompes, etc. L'énergie électrique lui offrira aussi la ressource d'installer de petits métiers mécaniques permettant à la famille, durant les longues soirées d'hiver, de se livrer à des travaux

rémunérateurs : tissages à la main, bonneterie, dentelles et autres ouvrages (1).

Tournons-nous maintenant du côté de l'industrie. Les facilités industrielles offertes par la nouvelle voie navigable semblent de nature à attirer dans la vallée du Rhône de nombreux établissements nouveaux, germes de cités nouvelles. Tout le long du chenal se succéderont de grandes étendues de terrains plats, aujourd'hui incultes et sans grande valeur, mais se prêtant admirablement à la création d'usines. Les matériaux de construction, les charbons, les matières premières de toutes sortes, incessamment trainés par ce chenal, pourront être déchargés à pied d'œuvre, sur les quais même des usines. La force motrice sera offerte en abondance et à bon prix pour tous usages, à la fois par le réseau du Rhône et par les futures distributions d'énergie des Alpes. La vallée, naturellement douce et fertile, attirera la main-d'œuvre. Tout autorise donc à prévoir une riche floraison d'usines, que leur situation même désignera pour un brillant avenir, et qui seront mieux placées que beaucoup d'autres pour faire de l'exportation.

L'accroissement d'activité et de richesse des régions

(1) Pacoret : L'électrification industrielle rurale des campagnes, 1927.

Mollard : L'électrification de la France. Le gaspillage de nos ressources énergétiques, 1928.

agricoles et industrielles desservies par le P.-L.-M. sera de nature à développer le trafic de ce dernier. Il n'est pas à craindre que le Rhône aménagé fasse au P.-L.-M. une concurrence fâcheuse. Les courants de circulation, établis par la mise en valeur maxima des régions considérées, deviendront si intenses qu'il y aura pour la voie de fer comme pour la voie d'eau un notable supplément de trafic et qu'il se produira entre l'une et l'autre une division du travail de transport.

Le Rhône fera surtout face aux nécessités du transit international : il attirera le trafic actuellement acheminé par mer. Quant au reste du trafic, qui se trouvera considérablement grossi, il se partagera entre le fleuve et le chemin de fer.

L'utilisation des forces hydro-électriques fournies par le Rhône réduira énormément les transports de charbon. Le 18 juin 1920, M. Perchoy, dans son rapport au Sénat, estimait que l'aménagement du fleuve aurait pour conséquence la suppression annuelle de plus de 6.000 trains de charbon, dont le personnel et le matériel deviendraient disponibles pour d'autres transports. Il ajoutait : « Le dégagement corrélatif des gares de formation et de réception de ces trains permettra d'améliorer grandement le service de lignes actuellement congestionnées, sinon engorgées. La rotation des wagons s'en trouvera activée. Les denrées périssables, arrivant plus promptement à destination,

seront moins exposées à s'avaries en cours de route et à subir une majoration compensatrice sur les lieux de vente au consommateur » (1).

Dans les travaux préparatoires de la loi de 1921 on voit, en effet, affirmer à plusieurs reprises cette préoccupation de décharger le P.-L.-M. du trafic des matières de poids et de le mettre en mesure, par là même, de donner plus de soin aux autres trafics, à ceux des denrées périssables particulièrement. Cette vue est-elle bien exacte ? Les trains servant au transport de charbon seront, par suite du réseau escompté des installations hydro-électriques, rendus disponibles pour tous les autres transports réclamés par les industries nouvelles et l'accroissement d'activité de la vallée du Rhône : mais ces nouveaux transports pourront avoir pour objet des marchandises de toutes sortes, lourdes ou non. La question des perfectionnements possibles au service du transport des fruits, légumes et fleurs, demeure donc entière et indépendante des conséquences de l'aménagement du Rhône.

Ce qui est vrai et qu'il faut répéter, c'est que la vie agricole et industrielle, multipliée par cet aménagement, multipliera à son tour les besoins de transport. A ces besoins, le Rhône et la voie ferroviaire répon-

(1) *Journal Officiel*. Documents parlementaires. Sénat 1920, annexe 255.

dront. La division du travail s'opérera naturellement entre l'un et l'autre. Mais le travail sera si important que le trafic du P.-L.-M., loin de souffrir la moindre diminution, s'amplifiera dans de fortes proportions.

C'est, au fond, une solidarité d'intérêts et d'efforts qui unira le P.-L.-M. et les exploitants du fleuve aménagé. Leur collaboration au service de la Vallée du Rhône et du pays entier sera imposée par l'ampleur même des courants de circulation. Si nous envisageons l'installation des usines au bord du Rhône, il n'est pas douteux que ces usines se raccorderont par rail, à l'opposé du chenal, avec la voie ferrée, de telle sorte qu'elles auront à leur disposition à la fois le moyen fluvial et le moyen ferroviaire de transport.

La Compagnie P.-L.-M. a très bien compris, d'ailleurs, tous les avantages qu'elle pourrait retirer de l'aménagement du Rhône, puisqu'elle suit attentivement, en y participant même, toutes les manifestations faites en faveur de cet aménagement.

CONCLUSION

Nous sommes loin du temps où le premier chemin de fer fit le trajet de Paris à Saint-Germain-en-Laye. C'était en 1837. Avant le départ, M. Thiers prononça une allocution dans laquelle il pronostiquait que les chemins de fer étant « un jeu d'enfants », la vitesse maxima qu'ils pourraient jamais atteindre serait celle de trois à quatre lieues à l'heure. Que dirait aujourd'hui l'homme d'Etat s'il voyait non seulement la vitesse des trains, la multiplicité et le perfectionnement des services ferroviaires de transport, mais encore la place considérable, croissante, imprévue, occupée dans l'économie nationale par les chemins de fer ?

Nous avons vu un grand réseau, le P.-L.-M., intervenir par des initiatives nombreuses et très diverses dans la mise en valeur de productions agricoles et industrielles de la Vallée du Rhône. Nous l'avons vu servir, par des actions dépassant singulièrement le rôle d'un transporteur, les intérêts de toutes ces productions, et devenir personnellement agriculteur, s'occuper de questions commerciales étrangères au commerce du transport, se livrer à des industries autres que

celles du transport, participer de plus en plus au vaste travail de l'outillage national autre que l'outillage ferroviaire. Ce que le P.-L.-M. a fait s'est adressé surtout à l'agriculture : ce fut une action largement, éminemment utile pour lui-même, pour la région, pour le pays tout entier. Mais il semble que l'évolution industrielle appelle le réseau à une œuvre plus ample et plus intense encore, à la fois dans le domaine agricole et dans le domaine industriel, grâce à l'électrification et à l'aménagement du Rhône. Le P.-L.-M. a été un bon artisan de prospérité. Affirmer que l'idée de l'équipement national est une idée récente serait une simple naïveté. Sans doute le projet gouvernemental donne à ce concept et à cette volonté des formes particulièrement précises, nouvelles et hardies ; ce programme de prospérité, qui se heurte, d'ailleurs, à d'autres plans proposés aux assemblées parlementaires, s'explique par le souci d'assigner un emploi productif aux réserves accumulées par la Trésorerie, grâce à la politique fiscale de ces dernières années. Mais s'il est une vérité économique qui n'a jamais été contestée, c'est bien que la mise en valeur des richesses d'une nation suppose l'exécution de grands travaux créant le cadre de la production. A cette vérité, les dirigeants de la politique économique ont obéi avec une ampleur et un bonheur plus ou moins grands. La constitution et les transformations de l'outillage national font en

grande partie l'histoire d'un peuple. De cette structure économique le P.-L.-M. a été un ouvrier. Son passé garantit l'importante contribution qu'il apportera aux progrès de demain.

VU

Le Président,
TRUCHY.

VU

Le Doyen de la Faculté,
H. BERTHÉLEMY.

VU

et permis d'imprimer,
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

Il n'a rien été publié sur notre sujet. On trouvera donc seulement ici la liste des ouvrages et articles consultés pour l'élaboration de notre travail.

I. — OUVRAGES.

Allix. — « Le prix des transports et la vie économique d'un pays », 1919.

Beauquis. — « Histoire économique de la soie », 1910.

Bordeaux. — « L'Aménagement du Rhône », thèse Lyon, 1919.

Cavaillès. — « La houille blanche », 1922.

Frecon. — « La navigation du Rhône », thèse Lyon, 1907.

Gueneau. — « La soie artificielle », 1928.

Godard. — « L'Ouvrier en soie. Monographie du tisseur lyonnais », 1899.

Guillon. — « L'Industrie des rubans de soie en France », thèse Paris, 1928.

Laffitte. — « L'Expansion économique de la France, par l'amélioration et le développement de ses moyens de transport », 1904.

Mahl. — « L'Avenir de la Vallée du Rhône. Aménagement du Rhône entre la mer et la frontière suisse pour la navigation et la production de la force motrice », 1918.

Mollard. — « L'Electrification de la France ». « Le gaspillage de nos ressources énergétiques », 1928.

Nicolas. — « L'Industrie de la soie dans la région lyonnaise », 1921.

Pacoret. — « L'Electrification industrielle et rurale des campagnes », 1921.

Pelosse. — « Le tissage des soieries dans la Vallée du Rhône », 1901.

Publications agricoles de la Compagnie P.-L.-M.

Rousiers (de). — « Les grandes industries modernes », tomes 1 et 3, 1924 et 1925.

Reinaud. — « Utilisation du Rhône pour les forces motrices et l'irrigation », thèse Paris, 1910.

Roussilhon. — « L'Utilisation du Rhône au point de vue de la navigation et de l'irrigation », thèse Paris, 1914.

Thiers. — « En présence des problèmes nouveaux », 1927.

Villetard. — « L'Aménagement du Rhône », 1922.

II. — REVUES ET JOURNAUX.

A.

Bulletin de la Société d'études et d'informations économiques.

Le Capital, juillet 1930.

La Chronique des Transports, juin 1930.

Economiste Français. — Exportateur Français.

La Journée Industrielle.

L'Information Financière.

L'Information Industrielle et Scientifique.

L'Electricité, 1930.

Revue d'Economie politique.

Revue des Rhodaniens « l'Or du Rhône ».

Revue générale de l'électricité.

L'Usine.

B.

Bergeon. — « L'Aménagement du Rhône. Exporteur Français, 1929

Boissieu (de) « La fabrique lyonnaise dans la science sociale », 1900.

Leroy-Beaulieu (Pierre). — « La crise viticole méridionale et les canaux d'irrigation dérivés du Rhône », Economiste Français, 1907.

Payen. — « L'Industrie de la soie artificielle dans le monde », dans l'Economiste Français, 1929,

Pavie. — « Le problème des transports par rail et par route tel que le voient les ruraux ». Exposé par M. Pavie, à la séance du 5 mars 1930 de la Société d'économie politique de Paris. Compte-rendu dans l'Economiste Français du 22 mars 1930.

Roustan. — « Pour l'aménagement du Rhône », dans l'Exportateur Français, 1929 et 1930.

III. — RAPPORTS.

Arbelot. — « Les conditions de la concurrence entre l'énergie de provenance hydraulique et l'énergie de provenance thermique ». Rapport au troisième congrès de la houille blanche, 1925.

Bouchayer. — « Réglementation de l'importation et de l'exportation de l'énergie électrique ». Rapport au troisième congrès de la houille blanche, 1925.

Brenier. — « L'Aménagement du Rhône ». Rapport au congrès des Chambres de commerce de la Méditerranée. Economiste Français, 1928.

Duval. — « Avantages économiques résultant de l'interconnexion des usines génératrices ». Rapport au troisième congrès de la houille blanche, 1925.

Parodi. — « L'Utilisation rationnelle au point de vue technique de la houille blanche pour l'électrification des chemins de fer ». Rapport au troisième congrès de la houille blanche, 1925.

Villetard. — « L'Aménagement du Rhône ». Etat actuel de la question. La Compagnie nationale du Rhône en formation. Rapport 1922, Marseille, Société pour la défense du commerce et de l'industrie.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
--------------------	---

CHAPITRE PREMIER

Rôle possible d'un grand réseau de chemin de fer dans la mise en valeur économique d'une région..	9
Section I. — Activité propre aux fonctions de transporteur.....	11
Section II. — Activité étrangère aux fonctions proprements dites de transporteur.....	26

CHAPITRE II

Champ d'action de la Compagnie P.-L.-M. — La Vallée du Rhône.....	36
---	----

CHAPITRE III

La Compagnie P.-L.-M. et l'agriculture.....	61
Section I. — Considérations générales.....	61
Section II. — Période antérieure à la guerre.....	66
Section III. — Période postérieure à la guerre.....	69
A. Etudes et action techniques	72
B. Etudes et action commerciales.....	89

CHAPITRE IV

La Compagnie P.-L.-M. et les productions industrielles.....	93
Section I. — L'industrie de la soie.....	96
Section II. — Les industries électriques et hydro-électriques	99
Section III. — Les industries automobile, touristique et hôtelière.....	104

CHAPITRE V

La Compagnie P.-L.-M. et l'Aménagement du Rhône.....	111
Section I. — Historique de la question. . . .	113
Section II. — Participation du P.-L.-M. Ses conséquences.....	141
CONCLUSION.....	149
BIBLIOGRAPHIE.....	153

